**Пресс-релиз**

**22.07.2021**

**Испытатель тепловозов**

**Проверять тепловоз после ремонта – это как в шахматы играть. Надо не только нестандартно мыслить и точно рассчитывать ходы наперёд, чтобы найти верное решение, важно уметь на уровне ощущений, профессиональнойинтуиции понимать своего «напарника». Для Петра Крыжановского этот процесс не представляет трудностей. Слесарь по ремонту подвижного состава сервисного локомотивного депо Тында (входит в ГК «ЛокоТех») при реостатных испытаниях, которыми занимается почти 30 лет, чувствует машину так, будто она живая.**

«Реостатчик» – именно так называют людей, проверяющих и настраивающих системы тепловозов после ремонта. Проводить диагностику – задача не из лёгких. Порой капризная машина не подаёт чётких сигналов, способных вывести на причину неполадки. И в этом случае, как считает мой герой, выручает его опыт машиниста.

– Мы работаем, как испытатели. Проверяем в тепловозе всё, что находится до рамы. Колёса, тяговый двигатель – уже не наша вотчина. С утра вот пришла в депо новая серия тепловоза, изучаем спешно схемы, знакомимся. Сколько машин прошло через мои руки? Много. Я не запоминаю их номера, а увижу, как хирург, место «операции» и сразу всплывает «биография» неполадки, – рассказывает Петр Владимирович.

Время на поиск ошибки – вещь относительная.

– Можно провозиться до конца смены и не понять, в чём дело, а можно сразу нащупать проблему, – продолжает слесарь. – В нашем деле важен «сенсей» – человек, который закладывает в тебя знания. Для меня им стал преподаватель по электротехнике, когда я учился в техникуме. Мы его хоть и боялись, но уважали. Он научил основательно подходить к своему делу, разбираться в нём до мелочей. Столько лет прошло, а это правило со мной всегда, поэтому и люблю окунаться в новое, изучать тепловозы, которые приходят на смену друг другу.

Знал ли мой герой, что свяжет свою жизнь с железной дорогой? В ответ на этот вопрос собеседник на минуту задумался.

– Нет. Я лётчиком мечтал стать. А потом однажды увидел, как в степи из Актюбинска поезд идёт. А из окна тепловоза выглядывает молодой мальчишка – помощник машиниста. И так мне эта «картинка» запала в душу, что решил поступить в железнодорожный техникум, – продолжает он. – Когда окончил его в 1972 году, получив специальность механика по ремонту тепловозов, ушёл в армию. До дембеля не дослужил 6 дней. Пришел вызов из университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы. Но не поступил, хотя математику и физику сдал хорошо. Как говорится, хотел широко шагнуть, но порвал штаны и вернулся домой в родной Соль-Илецк. Жалею ли? Нисколько. Я считаю себя счастливым человеком. После армии, в 1974 году, сразу женился. Жене говорю, что мы с ней 50 лет прожили уже, а Зоя всё время спорит. Она, как пенсионный фонд, вычеркнула годы дружбы и службы в армии, когда ждала меня. Чувство юмора – это семейное. Недаром за плечами суровая «школа» БАМа.

В 1975 году молодая семья переехала в Тынду на большую стройку. Пётр работал главным кондуктором.

– Это третий человек локомотивной бригады, выполняющий обязанности составителя поездов как на станции, так и в пути следования поезда, – рассказывает он. – Ещё я пять лет трудился механиком на думпкарной вертушке. Объездил всё от Большого Камня (Приморье) до Красноярска. Возили щебень, песок, керамзит. В 1981-м устроился в депо Тында помощником машиниста, через пару лет пересел за правое крыло. Помню, как в 1986-м мне присвоили звание «Лучший машинист Амурской области». За производственные показатели ленту дали. Раньше интересные награды были. Когда работал у мостовиков, сохранилась «корочка», а в ней чёрно-белая фотография и надпись: удостоен чести сняться у знамени комсомольской организации.

В 1993 году Пётр Крыжановский стал мастером реостатных испытаний.

– Эта работа очень ответственная. Новые тепловозы сплошь напичканы автоматикой, и очень важно сохранить «живой» ум, – говорит он. – Мне в январе 70 лет исполнится, а в душе по-прежнему есть запал. Без работы, без родного коллектива представить себя не могу. Но нет-нет, да и потянет меня за руль, когда копаюсь «в брюхе» локомотива. В этот момент вспоминаю, как веду тепловоз, как взлетаю на пределе в гору. Эта такие незабываемые ощущения, не передать словами. Почти как летчик…

Наталья Кузьмина

"ООО «ЛокоТех» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ЛокоТех-Сервис», АО «Желдорреммаш», ООО «Торговый дом ЛокоТех» и другие".

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 сервисных депо по всей России.