



освоєні нові технічні умови – полоз став трохи довшим. Цього року плануємо контролювати вже і процес нагріву в нових печах, які будуть невдовзі встановлені в ковальсько-пресовому цеху.

На запитання наскільки якісно ремонтують на підприємстві башмаки, Володимир Лапчинський відповів, що з нового року ввели контроль ВТК, тобто підвищили вимоги не тільки до башмаків, але й до всієї продукції, яка випускається. До речі, креслення і технічні умови на ремонт башмаків дає замовник – служба перевезень, в майстернях розробляють технологічний процес.

Нові умови закупівлі матеріалів внесли корективи до ритму роботи: тільки в травні надійшла перша партія листової сталі і в майстернях стали невідкладно ремонтувати башмаки та відправляти їх на склад служби матеріально-технічного постачання. Всі вони пройшли контроль якості ремонту.

На підприємстві врахували зауваження, які зробив під час перебування тут заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген Талоха, та працюють над виготовленням шаблонів для перевірки якості ремонту башмаків.

– Фактично претензій щодо якості ремонту башмаків нам давно вже не пред'являють, – сказав заступник начальника колійних дорожніх майстерень Мирослав Хом'як. – Єдине прохання, щоб ми їх швидше і більше виготовляли. А виконуючий обов'язки начальника техвідділу Роман Гиз додав: "Для того, щоб башмаки більше були в користуванні і менше виходили з ладу, їх треба зразу вилучати, дотримуватись інструкції експлуатації. А то буває таке, що колодка і полоз трохи порушені, але їх добирають так, що ми вже мусимо бракувати, бо ремонту такий башмак не підлягає".

Орися ТЕСЛЮК

**З**а словами головного інженера станції Клепарів Богдана Кузьо, нині на станції переважно експлуатуються гальмівні башмаки, відремонтовані у Самбірських колійних дорожніх майстернях.

– Але кілька років тому ми отримали партію гальмівних башмаків з Одеської залізниці, щоправда, вона була разовою. Самбірські башмаки в експлуатації поступаються одеським, – говорить Богдан Кузьо. – У Самборі виготовляють лише нові полози, до яких приклепують головки з башмаків, які були у користуванні, а одеські повністю нові. При повторному використанні площина головки башмака може бути дещо зношеною, що, звісно, суттєво впливає на якість і термін його експлуатації. Нестачі у башмаках ми не відчуваємо. Хоча за квартал потребують заміни близько 200 гальмівних башмаків. І це зовсім небагато, враховуючи те, що ними кожен день регулюється швидкість руху навантажених вагонів, а це десятки тонн ваги.

**Старший регулювальник швидкості руху вагонів станції Клепарів**

**Іван Дуда** (на фото), який має 16-річний стаж роботи, відзначає, що раніше термін експлуатації башмаків був довшим.



– Очевидно, зараз використовують значно слабший метал і до того ж гірше його загартовують, бо при виході башмаки часто гнуться і тріскають. Переважно в них носок полоза розколюється, часто полози гнуться по середині і дають тріщину, а також може відлетіти ручка від головки башмака. Зараз нам постачають башмаки з однією відлітою головкою і ручкою. А буває приходить башмак з привареною ручкою до головки. Ручка від такого башмака може швидко відлетіти. Термін роботи башмака у середньому складає близько одного місяця. Звичайно, хотілося б, щоб башмаки були надійнішими і довше служили, так як це було ще кілька років тому.

**Дмитро ПЕЛИХ**



**В**итримуючи постійно величезне навантаження, башмаки довго не живуть. Проте їх реанімують в колійних дорожніх майстернях, що розташовані в Самборі. За словами начальника Самбірських майстерень Володимира Лапчинського, ця робота належить до розряду допоміжної.

У ковальсько-пресовому цеху ми поспілкувалися, з тими, хто своїми руками вдихає в башмаки друге життя. Зараз через відсутність металу пригальмувався і процес оновлення башмаків, які привезли в Самбір з різних станцій залізниці.

Володимир Лапчинський згадує, що ініціатором оновлення башмаків на базі колійних дорожніх майстерень був тодішній головний інженер, нині начальник технічного відділу служби перевезень залізниці Антон Фандира, бо зношені під час експлуатації башмаки здавали на металобрухт.

– На перших етапах ми тільки ремонтували башмаки – переклепували полози, – згадує Володимир Романович. – Коли Україна стала самостійною, ускладнилась закупівля полозів і ми освоїли їх випуск та щороку працюємо над удосконаленням процесу. У 2003 році були

**П**роцес роботи з гальмівними башмаками на станціях визначається відповідно до "Порядку обліку, маркування, видачі, зберігання та вилучення з експлуатації гальмівних башмаків на залізницях України", затвердженого наказом Генерального директора Укрзалізниці від 30 квітня 2002 року. Як зазначив головний інженер станції Львів Василь Сенюта, на кожній станції діє ще й внутрішній документ, де розподілено кожну ділянку роботи та закріплено відповідальних осіб. Дефіциту башмаків станція не відчуває. Їх постачають вчасно та у потрібній кількості. Щокварталу приблизно 260 пошкоджених башмаків відправ-

ляють у Самбірські колійні дорожні майстерні.



у нас було більше тисячі. Особливу увагу цьому питанню надаємо в осінньо-зимовий період. Забезпечення цими гальмівними пристроями входить до переліку заходів з підготовки

до роботи станції в осінньо-зимовий період. Часом нарікають на те, що башмаки довго не служать, але варто зважати на те навантаження, яке на нього випадає, на стан колії, на фаховість регулювальника швидкості тощо. Ось, наприклад, впродовж трьох місяців виявили лише два пошкоджених башмака з тих, які використовуємо тільки для закріплення вагонів. Звичайно, ті башмаки, які використовують на третій гальмівній позиції, виходять з ладу значно частіше, через велике навантаження.

**Богдан Біда, старший регулювальник швидкості руху на станції Львів:**



– За останні два роки термін служби башмаків став трішки довшим. Бо до того, бувало, що поставиш кілька разів башмак під завантажений вагон, і вже тріснула підшова або пошкодилась головка чи ручка. А в зимовий період таке траплялося дуже часто. Зараз – краще, але все ж башмаки тепер не такі міцні, як були, наприклад, 1988 року, коли я почав працювати. Нічого дивного в тому, що башмаки зношуються, немає, ви подивіться, як стираються рейки на коліях від гальмування.

Ірина МИКОЛАЄНКО

## Доки гальмівні башмаки у нас будуть "траурного" кольору?

**За інформацією першого заступника Генерального директора Укрзалізниці М.Луханіна, збитки від наслідків транспортних інцидентів, що трапилися на залізниці, зросли в 11 разів. Зросла кількість випадків каліцтв, пов'язаних із виконанням операцій із закріплення рухомого складу, тобто накладанням на рейки гальмівних башмаків. Таким чином, пофарбований у чорний колір башмак не раз став чорною сторінкою у долі багатьох працівників залізниці.**

Втім, згідно з пунктом 2.8. "Порядку обліку маркування, видачі, зберігання та вилучення з експлуатації гальмівних башмаків на залізницях України", затвердженого наказом Укрзалізниці від 30.04.2002 р. – він і є чорним, тобто повинен бути пофарбований у чорний колір. Можна лише поспівчувати виконавцям – складачам, приймальникам-видавальникам вантажного господарства чи станційним працівникам, котрі вночі, часом на дуже погано освітленій колії, шукають під рухомим складом декілька башмаків.

З огляду на вимоги безпеки руху, доцільно повернутися обличчям до гальмівного башмака. Це потребуватиме незначного конструктивного доповнення. По-перше, прикріпити до нього стержень довжиною 100-150 мм, що виходитиме вбік – перпендикулярно до осі колії, на цей стержень прикріпити металеву пластину розміром 40x40 мм, пофарбовану флю-

оресцентною червоною фарбою, яка висвічуватиметься від довільного джерела світла і сигналізуватиме про місце знаходження гальмівного башмака. По-друге, ручка-стержень служитиме для захвату башмака збоку і надалі відпаде необхідність запихати руку в зону накопчування колісної пари на гальмівний башмак. По-третє, на пластині, яку умовно можна назвати "прапорцем", добре зберігатимуться проставлені клейма і їх не треба буде постійно поновлювати.

Зрештою, стержень можна виготовити із «рідної» ручки гальмівного башмака (відрізаної з одного кінця і відігнутої ковальським способом). Що потрібно для виконання цих конструктивних доповнень? Небагато: флюоресцентна червона фарба, підручний або типовий для усієї мережі залізниць шмат металевого листа... і добра воля або технічна грамотність розробників усіх названих вище "Положень". Слід зауважити, що у всьому світі, усі застережні технічні сигнали фарбуються у сигнальні кольори: червоний, жовтий, оранжевий, а не «маскуються», як у нас, у чорний колір.

Вважаю, що одна повна ревізія колісної пари після сходу (інциденту) чи хоча б одна врятована від каліцтва рука, з надлишком "виправдають" незначні витрати на таку модернізацію.

**Богдан МЕЛЬНИЧУК, інженер з охорони праці станції Коломия, член професійної секції служби руху**

