

Як рідну, зустріли першу українську колійну машину у Львівському центрі механізації колійних робіт

Минулої п'ятниці на першому пероні вокзалу Тернопіль відбулася презентація колійної машини українського виробництва ДКМ-1. Святковість події підкресливали підвішені до світильників різнокольорові повітряні кульки, державні прапори України, прапори Укрзалізниці та дівчата в українських національних костюмах, церемонія перетинання стрічки на машині ДКМ-1 з нагоди введення її в експлуатацію.



Ведучий події колійний майстер Тернопільської дистанції колії Володимир Риндюк запросив до слова заступника начальника залізниці – начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень Миколу Гавуру, який наголосив, що зараз багато уваги приділяється механізації колійних робіт, що суттєво підвищує їх якість виконання. Відрадно також, що парк колійних машин поповнюється технікою українського виробництва, зокрема машинами ДКМ-1.

– Цю машину ми отримали у лізинг, – сказав заступник начальника залізниці з колії Володимир Харлан. – Коштує вона майже 12 млн грн, але вона того вартує, бо машини ВПРС російського виробництва, які були випущені в 90-х роках, уже не відповідають сьгоднішнім вимогам щодо утримання стрілочних переводів і колії для гарантування безпеки руху при сучас-

них швидкостях. Перша машина ДКМ-1 була виготовлена на Діпроспецмаші у 2005 році. Нині така техніка вже працює на Південній та Одеській залізницях, а відтепер і на Львівській. До кінця року планується випуск ще трьох таких машин, які вільно виправляють стрілочні переводи на залізобетонних брусах, мають набагато більшу потужність і, головне, обладнані комп'ютером системи "Навігатор", який контролює всі параметри роботи машини: повністю робить зйомки стану колії до виправки і після неї та видає цю інформацію на папері або на електронних носіях. Крім того, машина набагато зручніша в експлуатації, оскільки є доступ до вузлів та деталей і обслуговувати її значно простіше. А найголовніше – у неї значно вища продуктивність: менше, ніж за годину машина ДКМ-1 виправляє стрілочний перевід, а за годину – 700 метрів колії.

Володимир Харлан нагадав присутнім, що презентована ДКМ-1 є аналогом машини УНІМАТ ВПРС-08 австрійського виробництва. Крім того, українські розробники взяли за основу російську ВПРС-03 та австрійську УНІМАТ-08, сконцентрувавши у ній все краще від двох машин. "Звісно, потрібен час, щоб народжена в Україні техніка показала себе в роботі, – зауважив Володимир Іванович. – Проте, вже за короткий термін, з серпня місяця, під час налагоджувальних робіт машина ДКМ-1 виправила 24 стрілочних переводи з відмінною оцінкою та майже 7 кілометрів колії. На початку 2008 року ми повинні отримати ще одну таку машину. До речі, ця техніка потрібна Львівській залізниці тому, що у нас дуже багато стрілочних переводів на залізобетонних брусах, які вона добре виправляє. Крім того, у нас, на відміну від інших залізниць, дуже багато кривих малого радіуса, а ДКМ-1 здатна успішно працювати в таких умовах. Це дуже важливо, адже з наступного року починаємо оновлювати колію від Львова до Чопа. Повну ж оцінку якісних характеристик, витривалості дадуть час та результати роботи машини ДКМ-1.

Після виступів начальника Львів-



ського центру механізації колійних робіт Анатолія Кочана, ритуалу освячення машини ДКМ-1 святом отцем Романом, присутні на презентації нової техніки мали нагоду побачити, як вона виправляє стрілочний перевід на одній із колій станції Тернопіль. Керівники дистанції колії, колійних машинних станцій, Львівського центру механізації колійних робіт та їх представники, які також приїхали на презентацію машини, жваво обговорю-

вали принцип роботи ДКМ-1, а потім спілкувалися з її екіпажем. Старший машиніст ДКМ-1 Мирослав Дутчак розповів, що вони пройшли навчання в Дніпропетровську і одразу ж у серпні, як тільки прибула машина, встигли попрацювати на станціях Заболотці, Вигнанка та Калуш. Фотографуючись на фоні машини, машиністи жартували, що працювати таки легше, ніж брати участь у презентації. А керівники дистанції колії, спостерігаючи за роботою ДКМ-1, яка "прописалась" у Львівському центрі механізації колійних робіт, зізнались, що з нетерпінням чекають, коли машина займеться виправкою стрілок на теренах їх господарства.

Орися ТЕСЛЮК

На фото: під час презентації машини ДКМ-1 на станції Тернопіль; так виглядає нова техніка; (зліва направо) машиністи Володимир Степаняк, Микола Ніколасенко, старший машиніст Мирослав Дутчак, виконроб комплексу колійних машин КОР №2 Віктор Тростюк та машиніст Львівського центру механізації колійних робіт Володимир Григорович.

Фото Любові СТОЯН



Спецодяг і спецвзуття будуть. Але із запізненням...

Стан забезпечення працівників залізничного транспорту спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту на зимовий період 2007-2008 років викликає занепокоєння. Адже вже до 15 жовтня залізничники повинні бути забезпечені спецвзуттям та спецодягом, а він на складі служби матеріально-технічного постачання надійшов не в повному обсязі.

За словами першого заступника начальника служби матеріально-технічного постачання залізниці Дмитра Педана, станом на 1 жовтня на складі в повному обсязі є костюми "Зима", чоботи кирзові, шкіряні черевики та комбіновані рукавиці.

– На 41 відсоток залізниця забезпечена костюмами "Гудок", на 30 відсотків – костюмами "Колійник" та на 43 – теплозахисними костюмами (куртка і штани). Тобто загалом залізниця забезпечена теплим одягом на 41 відсоток, – розповідає Дмитро Педан. – Із забезпеченням взуттям справи кращі – 80 відсотків. Наразі ми ще не доотримали 7 414 пар утеплених чобіт, що становить 66 відсотків до плану та 15 194 сигнальних жилетів, що складає 61 відсоток до плану. Але, проаналізувавши графік отримання необхідної кількості спецодягу і спецвзуття, маємо впевненість, що до 15 жовтня замовлена продукція буде на складах.

Втім, головний технічний інспектор дорпрофсожу Богдан Нечай переконаний, що підприємства не встигнуть одержати зимовий одяг і взуття до 15 жовтня. Цей процес може затягнутися до кінця місяця.

– У нас є проблеми із постачанням виробниками одягу та взуття, – говорить Богдан Нечай, – вони зумовлені тим, що через проведення тендерів підприємства-переможцям залишилося мало часу для виготовлення продукції. Але до початку холодів усі залізничники будуть забезпечені зимовим одягом та взуттям.

Водночас, на складах служби матеріально-технічного постачання досі лежать 400 пар літніх (!) черевиків. За словами Дмитра Педана, їх не вибрали кілька служб залізниці, хоча у служби скеровувалася інформація про наявність черевиків. На думку Дмитра Педана, причиною такої ситуації є те, що служби не хотіли під кінець кварталу забирати залишки взуття, яке не зуміли б роздати.

Щодо якості продукції, то Богдан Нечай зазначив, що інспекція принципово підходить до тих вимог, які були зазначені у тендерній документації, і якщо спецодяг та спецвзуття не відповідають передбаченим нормам, то партія товару бракується і відправляється назад виробнику.

– Цьогоріч були питання до якості партії черевиків, які виготовляло ТЗОВ "Таланлепро", – говорить Богдан Нечай.

– Зокрема, устилки у цих чоботах були незадовільної якості. Тому на вимогу залізниці підприємство до цих черевиків прислало партію нових якісних устилок. Також є зауваження до рукавиць. Але після того, як ми повертаємо неякісну продукцію, підприємства починають розуміти, що відправляти нам неякісні речі – справа безперспективна.

Проблеми із забезпеченням спецодягом і спецвзуттям є не тільки на Львівській залізниці. Станом на 19 вересня, Донецька залізниця була лише на 57 відсотків забезпечена кислотозахисними костюмами, на 47 відсотків – брезентовими костюмами, на 27 відсотків – гумовими чоботами. Придніпровська – на 35 відсотків забезпечена плащами, на 59 відсотків – напівплащами, на 47 відсотків – костюмами брезентовими, на 61 відсоток – халатами, на 66 відсотків – сигнальними жилетами, на 36 відсотків – напівчеревицями, а чоботами гумовими – на 22 відсотки. Південна – на 70 відсотків забезпечена бавовняними костюмами, на 60 відсотків – комбінованими рукавицями та на 72 відсотки кирзовими чоботами. Південно-Західна – на 52 відсотки забезпечена плащами, на 25 відсотків – брезентовими рукавицями та на 64 відсотки – кирзовими чоботами. Одеська залізниця на 62 відсотки забезпечена кирзовими чоботами.

Дмитро ПЕЛИХ

Перед відправленням поїзда банкомат "з'їв" картку...

Я все своє життя спостерігав за роботою залізничників: касирів, чергових по вокзалу, ревізорів, провідників, колійників і жодного разу не зустрічав з їхнього боку халатного ставлення до своїх обов'язків, до пасажирів. Саме такі, віддані своїй справі, залізничники працюють і на станції Дубно. Я особисто знаю касирів, адже постійно їжджу у Київ, Львів, на Закарпаття. А 24 серпня мав нагоду переконатися ще раз, що на Львівській залізниці працюють чудові люди.

Якось я перебував у гостях в Мукачевому. Квиток додому на поїзд № 100 сполученням Ужгород-Київ купив завчасно. І от у день від'їзду вирішив зняти гроші з банкомата, але той чомусь «відмовився» видати гроші і не збирався віддавати картку.

Я розгубився, не знав, як діяти далі, та, зібравшись з думками, звернувся до працівниці вокзалу Ольги Баняк. Вона зателефонувала до філії банку, там пообіцяли, що через 15 хвилин прийдуть і владнають проблему. Проте, чекати довелося не 15 хвилин, а півгодини. Картку мені повернули, а от сісти у поїзд я не встиг.

Працівники станції не залишили мене у безвихідній ситуації. Визначили найоптимальніший маршрут, щоб я вчасно дійшов до Дубна – касир видала квиток на електропоїзд Мукачів-Львів, а зі Львова луганським поїздом я приїхав у Дубно.

До слова, їхав у Львів у вагоні, який обслуговувала провідниця Марія Тарасенко. Хочу сказати, що людина знає свої обов'язки і вміє працювати з пасажиром. Просто душа радіє, коли бачиш, як провідники у вагонах створюють справді домашній затишок. Якщо так буде чинити кожен працівник Львівської залізниці, то вона буде найкращою серед залізниць України. Дякую вам, працівники Львівської залізниці, а особливо – Мукачівського вокзалу, за ваш професіоналізм, уважність, доброту, готовність прийти на допомогу кожному пасажирові у будь-який час.

Віктор ДЖУРА, мешканець села Бортниця Дубненського району Рівненської області