



Щороку в березні відбуваються перевірки готовності колійної техніки до сезонних колійних робіт, якість та ефективність яких залежить від працездатності техніки та злагоджених дій екіпажів важких машин.

За словами начальника служби колійного господарства Богдана Кінцака, нинішній рік буде не легшим за минулі. Передбачено виконати модернізацію колії в обсязі 80 км, капітального ремонту - 156 км, замінити 14 км рейок новими та 60 км – старопридатними. Заплановано також замінити 160 комплектів стрілочних переводів, в тому числі на залізобетонні – 125 комплектів. Буде замінено старопридатними 110 комплектів стрілочних переводів. Традиційно до роботи з модернізації колії будуть залучені три колійні машинні станції (КМС) та Львівський центр механізації колійних робіт. Те, наскільки вони готові виконати запланований обсяг роботи, показав контрольно-технічний огляд колійних машин на станціях Ужгород, Глибочок Великий, Дубляни-Львівські, Рівне та Івано-Франківськ, у якому взяли участь представники Головного управління колійного господарства Укрзалізниці та керівництво залізниці.

За даними начальника відділу механізації служби колійного господарства Тараса Чернеги, найбільшу кількість техніки було представлено на станції Дубляни-Львівські – 39 одиниць: із двох КМСів №№ 125 і 274 та шести дистанцій колії – Львівської, Підзамчівської, Кам'янка-Бузької, Самбірської, Стрийської та Ходорівської. Щоправда, під час перевірки готовності колійної техніки тут трапився "казус". Коли в. о. начальника залізниці Володимир Кисельов, який був на огляді у Дублянах-Львівських, попросив показати, як працює машина МКТ власності КМС № 274, то через ряд несправностей це зробити не вдалось. Цей факт не залишився поза увагою Володимира Миколайовича, адже такий недогляд може дорого обійтись колійникам під час робіт на перегоні, коли кожна хвилина "вікна", як кажуть, на вагу золота. Неполадки ліквідували й машина наступного дня уже справно функціонувала. Але, як сказали керів-

ники служби колійного господарства, цей факт став повчальним для всіх відокремлених підрозділів.

тофункціональну машину, яка і шпали міняє, і смугу відводу може обкосити, і як грейфер працює. Недарма одразу

Великому було представлено 29 одиниць техніки. Практично всі машини, які ми оглянули, підготовлені до роботи.

ПЕРЕГОНИ ЧЕКАЮТЬ

За результатами огляду, кращими підприємствами на ДТГО "Львівська залізниця" визначено Львівську, Стрийську, Сарненську, Хустську дистанції колії та Львівський центр механізації колійних робіт. Рівненській та Чернівецькій дистанціям колії, КМСам №№123, 125 та 274 рекомендовано покращити якість ремонту колійної техніки.

Але повернімося у Глибочок Великий, де наприкінці березня на базі Львівського центру механізації (ЛЦМКР) проходив контрольно-технічний огляд 29 колійних машин під головуванням заступника Генерального директора Укрзалізниці Миколи Снітка. Звісно, найбільше техніки – у власності Львівського центру механізації колійних робіт – 24 одиниці. Як виявилось згодом, огляд колійної техніки в Глибочку Великому мав ще й свою "родзинку". Адже крім заступника Генерального директора Укрзалізниці Миколи Снітка, начальника управління експлуатації Головного управління колійного господарства Юрія Палійчука, голови комісії – заступника начальника залізниці з колії Володимира Харлана, інших членів комісії та персоналу машин, сюди приїхали майбутні колійники – студенти третього і четвертого курсів Львівської філії Дніпропетровського національного університету ім. академіка В. Лазаряна, щоб на власні очі побачити ліцензійну техніку, яка бере на себе важку працю на колії. Майбутні інженери-колійники уважно оглядали машини, прислухались, як керівництво та члени комісії спілкуються з екіпажами машин, цікавилися якістю ремонту, планом виробітку машини.

Петро Мельничук – машиніст МЗШ-74 №204 Чортківської дистанції колії залюбки представляв "прекрасну бага-

ж як тільки прийшла ця техніка в дистанцію, він віддав їй перевагу і ось уже 12 років із 26-літнього колійного стажу працює на ній.

Поки комісія підходила до ліцензійної техніки, яка має вбудований комп'ютер на відповідне програмне забезпечення і їй можна задавати параметри рихтовки, виправки, обробки та діагностики, у мене була нагода познайомитись із працівниками Львівського центру механізації колійних робіт – машиністом бульдозера Антоном Кошулинським, водієм автогрейдера Федором Куприком та машиністами бульдозера, братами Ярославом та Володимиром Буксами, які торік працювали на ліквідації наслідків липневої повені. "Нині техніка готова виїхати на перегони та виконувати свою роботу", – запевнили механізатори.

Підсумовуючи побачене, заступник Генерального директора Укрзалізниці Микола Снітко зауважив:

– Відчувається, що люди дорожать своєю технікою, бо це – їхня робота, зарплата, впевненість у завтрашньому дні. Техніка, яку ми побачили, працюватиме надійно – і нова, і та, яка уже мала бути списана, але люди ставляться до роботи серйозно, дбають про свою техніку, продовжують їй життя. Для чого цей огляд? Це – не піар, бо на цьому огляді нема людей, які прийшли просто подивитись, як у музей на експонати. Тут є фахівці. Вони будуть підбивати підсумки цього огляду. Зрозуміло, що всі недоліки і зауваження будуть враховані та усунуті і ще є час для цього. Але головне радує, що люди постарались, вклали свою душу й подбали про те, щоб техніка була готова до роботи.

– Контрольно-технічні огляди колійних машин проводяться щорічно, – сказав заступник начальника залізниці з колії Володимир Харлан. – У Глибочку

Цього року в ЛЦМКР освоєно ремонтних робіт на 3 млн 900 тисяч гривень, а всього по залізниці заплановано таких робіт на 45 млн грн. Це разом із запчастинами, виконаними роботами і зовнішнім підрядом. Хоча тепер ми максимально відходимо від зовнішнього підряду і стараємося більшість ремонтних операцій виконувати своїми силами. Зараз маємо хорошу ремонтну базу у Самборі та у пасажирському вагонному депо Тернопіль. У цьому сезоні підприємства знають вимоги, які стоять перед ними, тому ремонтні роботи проводились краще, ніж раніше. І оцінку даємо не за тим, що бачимо під час оглядів техніки, а за підсумками їхньої практичної роботи. У цьому році до проблем львівських колійників дослухалася Укрзалізниця, яка виділила необхідні кошти. Начальник залізниці чітко контролював ці роботи і з розумінням ставився до наших клопотів. Після проведення колійних робіт будемо відправляти техніку на великі спеціалізовані ремонтні підприємства, на що теж заплановано виділити додаткові кошти.

Начальник Львівського центру механізації колійних робіт Анатолій Кочан додав, що серед 24 одиниць представленої на огляді техніки – машини для виправки, рихтовки, очистки щебеню, колісукладальні крани, моторні платформи МПД, які використовуються для розбирання і укладання колії.

– Найстаріша техніка, презентована на огляді, – МПД-266 випуску 1964 року та наймолодша – 2008 року випуску, – продовжив Анатолій Степанович. – Поточний ремонт машин проводимо своїми силами, середній ремонт – в КДМ Самбір, а капітальний – у пасажирському вагонному депо Тернопіль та на заводах України.

3 28 березня ми уже працюємо на