



І В ДОЩ, І В ХОЛОД, І У СПЕКУ...

колійних машинних станцій №198 та 125, адже сучасна техніка бере на себе значний обсяг важкої праці на колії.

– Для прикладу, щоб виконати середній ремонт стрілочного переводу в умовах станції Стрий, потрібно було б не одну бригаду колійників зібрати – загалом до 50 осіб, – каже заступник начальника Стрийської дистанції колії Василь Шпарик. – Нині ж цю роботу виконує ТЛ-1, тож залучають трохи більше десятка колійників. Загалом у Стрию уже виконано середній ремонт чотирьох стрілочних переводів. Ще вісім буде оновлено до середини червня. Перед тим середній ремонт стрілочних переводів виконаний на станціях Щирець, Миколаїв, Пісочна, Більче, Верхнє Синевидне, Гребенів.

Того дня середній ремонт стрілочного переводу виконували на третій колії станції Стрий, тож пасажери, які чекали прибуття поїзда, зацікавлено спостерігали, як механік управляє машиною за допомогою виносного пульта, а вона слухняно виконує всі маніпуляції: знімає хрестовинний блок стрілочного переводу, піднімає його як пиріжку та акуратно кладе обабіч колії... Так само легко ТЛ-1 знімала решітку. Потім бульдозер вирізав старий щебінь. Його відвантажували, засипали новий, розрівнювали, а потім на "подушку" лягала нова решітка. Її закріплювали. Тепер – справа за виправною машиною.

За словами заступника начальника дистанції Василя Шпарика, всюди, де проведено такий ремонт, зняті обме-

ження швидкості руху. Крім того, техніка підвищує продуктивність праці. Вона дозволяє уникати розбору стрілки на три блоки, не потрібно вимикати струм, як при роботі крана.

Дещо раніше можна було побачити, як на третій колії станції Стрий вправно працює вакуумний навантажувач баласту, який забрав із ящиків 50-70 кубічних метрів брудного ґрунту.

– Вакуумний навантажувач баласту також входить до складу механізованого комплексу машин, – розповів старший виконроб Українського центру механізації колійних робіт Євген Сірий. – Він фактично готує фронт робіт для середнього ремонту стрілочних переводів. За таких умов менше часу витрачається на "вікно". Найбільш тру-

домістка робота – вирізка баласту і його навантаження: на станції це дуже складно робити, тим більше, що під час "вікна" із заміни стрілочного переводу, по сусідній колії йдуть поїзди. Напругу під час таких "вікон" не знімають, застосовують коригуючий графік.

За словами фахівців Українського центру механізації колійних робіт, машина ТЛ-1 має суттєві переваги перед укладальними кранами для стрілочних переводів, які є в колійних машинних станціях, бо їй властива більша маневровість, вона займає менше місця на колії і потребує менше людей, ніж при роботі УКСП.

Зустрічі на перегоні

А тим часом за п'ятдесят кілометрів від Стрия на перегоні Гребенів-Тухля, де пролягає головний хід зі сходу нашої держави на крайній захід та за кордон, тривали роботи з модернізації непарної колії. Дещо раніше було модернізовано непарну колію перегону Сколе-Гребенів. У плані – модернізація непарної колії від Тухлі до Славська. За словами начальника дільниці Василя Гаврилів, робота з модернізації непарної колії Гребенів-Тухля йде за графіком. (30 травня о 20 годині її відкрито для руху поїздів – авт.). А поки що кран УК-25 колійної машинної станції №198 демонтував колійну решітку.

– Кран, який проводить демонтаж решітки, дуже полегшує роботу, бо що розбирати вручну, а що технікою, – говорили монтери колії, збираючи зігнилі шпали та складаючи їх обабіч залізничного полотна. Потім цей непотріб забере дрезина, зняту колійну решітку відправлять для оновлення на базу колійної машинної станції. А на перегоні ще працюватимуть RM-80, швидкісний планувальник баласту та ВПР-09, які доведуть колію до відповідних параметрів.

– Модернізація колії в горах має свої особливості. У кривих малого радіуса неможливо укласти залізобетонні шпали, тому застосовують дерев'яні шпали та нове скріплення СКД, – каже начальник 4-ої виробничої дільниці Василь Гаврилів. – Через криві неможливо застосувати й довгомірні рейки. А на перегоні Гребенів-Тухля, де упродовж "вікна" тривалістю 8 днів, потрібно модернізувати майже 5 кілометрів колії, 12 кривих.

(Закінчення на 10 стор.)

