

Цех “косметології” для колісних пар

Колісно-роликівий цех відокремленого підрозділу “Вагонне депо Клепарів” – один з ключових у депо. Основна його частина (три відділення: проміжкової ревізії, повної ревізії та наплавлювання) веде свій відлік часу від дня заснування підприємства, а роликіве відділення побудували у 1990-му. Тоді цех і отримав теперішню назву. Про роботу цеху та його колектив ми поспілкувалися зі старшим майстром Леонідом Білогривим (на фото справа) та його заступником, старшим бригадиром Ганною Кунець (на фото зліва).



– Наш цех займається ремонтом колісних пар. Це – відповідальне завдання, надійність колісних пар вагона – запорука його ефективної і тривалої роботи, основа безпеки руху. – розповідає Леонід Володимирович. – Якщо порівняти колісну пару з якимось органом людського тіла, то я прирівняв би її за важливістю навіть не до ніг, а до серця. Без ніг – без руху, а без серця – без життя. Це лише для дилетанта колісна пара – спарені колеса. А для працівників нашого цеху – це багато різних частин, елементів (вісь, буксовий вузол, гребені і т.д.), які й роблять ці два з’єднані колеса повноцінною колісною парою. Усе це до найменшої дрібниці потрапляє під нашу пильну увагу.

– Які види перевірки колісних пар ви виконуєте?

– У відділенні нашого цеху проводимо повну та проміжкову ревізії колісних пар. Через першу кожна колісна пара проходить що п’ять років. Проміжкову виконуємо що два роки, а також при кожному деповському ремонті, при обточуванні колісної пари та при особливих вказівках.

Окрім звичайних колісних пар, ми ще періодично отримуємо на повну ревізію колісні пари вузької колії з пунктів перестановки вагонів у Ковелі, Мостиськах-II, Вадул-Сиреті.

– Як виглядає весь процес?

– Згідно з технологічним процесом, спочатку бригадир оглядає колісну пару, яка надійшла в цех, робить відповідні заміри, звіряючи з параметрами, зазначеними в інструкції, і визначає, якого саме виду ремонту (наплавлення гребенів, обточування та ін.) потребує колісна пара, – розповідає Ганна Миронівна. – При цьому заповнюється певна форма – своєрідний паспорт колісної пари. Якщо при огляді визначено, що колісна пара підлягає повній ревізії, то її скеровують на демонтаж буксового вузла. Усі його деталі потім потрапляють до спеціальної мийної машини. Далі усе відбувається у визначеному порядку. Коротко кажучи, це миття колісної пари, перевірка на дефек-

тоскопії, при потребі наплавлювання гребенів і обточування колісних пар, огляд і ремонт буксового вузла, зокрема, підшипників, підготовка до монтажу і сам монтаж.

– Кожна з цих операцій має свої чіткі вимоги і визначені правила, від яких не можна відступати, – продовжує Леонід Білогривий. – Наприклад, перевірка колісних пар на різних дефектоскопах, перевірка дефектоскопом поверхні кочення після обточування тощо. А при монтажі має значення навіть кількість мастила, яке ми даємо в буксу. Тому перед накладанням треба відважити необхідну кількість. У нас все має бути точно, як в аптеці. До речі, навіть закуплене мастило ми можемо використовувати лише після того, як його якість перевірить лабораторія.

– Що в цьому процесі можна назвати найважливішим?

– Важливо все, кожна ланка в ланцюзі цього процесу. Одне тягне інше.

– Якщо ж говорити про економічну вигоду, – каже Ганна Кунець, – від якогось виду ремонту, то, наприклад, наплавлення гребенів колісних пар суттєво економить гроші залізниці, адже воно продовжує життя колісної пари на певний період. Важко сказати на який саме, бо це залежить від території, на якій експлуатуватиметься вагон. Гори, наприклад, швидко “з’їдають” наплавлення. Але варто врахувати, що колісна пара може двічі проходити наплавлення гребеня. Отже, виходить, що ми “даруємо” їй ще два “життя”.

– Яке технічне оснащення цеху?

– У нас багато спеціалізованого обладнання, – розповідає Леонід Білогривий. – Зокрема, є дві мийні машини, три токарні станки для обточування колісних пар (УВВ-112, УВВ-112М, КЗТС), дві установки для наплавлення гребенів колісних пар (КТ 066, КТ 068), сім дефектоскопів тощо.

– Як виявляєте дефекти на колісних парах?

– Насамперед, при початковому огляді, коли робимо відповідні заміри, – наголошує Ганна Кунець.

– Якщо якісь параметри не відповідають зазначеним в інструкції, то ця колісна пара може бути претендентом на “брак”. Найчастіше в цьому випадку фіксують зрив різьби. Але є пошкодження, які не побачиш неозброєним оком. Їх ми виявляємо за допомогою дефектоскопів. У цеху ми маємо кілька таких приладів: два вихорострумові (ВДЗ-71НК, ВД-30 НК), три ультразвукові УД2-70 та два магніто-порошкові (МД 13ГР, ДКМ 1Б). З їхньою допомогою перевіряємо середню частину осі колісних пар і стопорних планок, робимо ультразвукове дослідження колісних пар, кільця підшипників, поверхні кочення і т.д. Кожна колісна пара проходить через всі наявні види дефектоскопії. Це дає можливість виявити різноманітні, навіть найменші тріщини. Власне, результати дефектоскопії можуть стати “вироком” для колісної пари у багатьох випадках. Таке трапляється навіть після того, як колісна пара вже пройшла обточування. Потрібно ще раз обточити і провести дефектоскопію. Якщо ще раз брак, то колісній парі в нас більше нічого робити. Ми відправляємо такі колісні пари на Панютинський і Стрийський вагоноремонтні заводи.

Загалом дефектоскопії приділяється багато уваги. Наші дефектоскопісти проходять спеціальне навчання в Києві, де вони не лише освоюють нові пристрої дефектоскопії, а й підвищують і підтверджують рівень своїх знань. Непогано було б, якби такі курси проводились також для бригадирів, але таке навчання досить дороге.

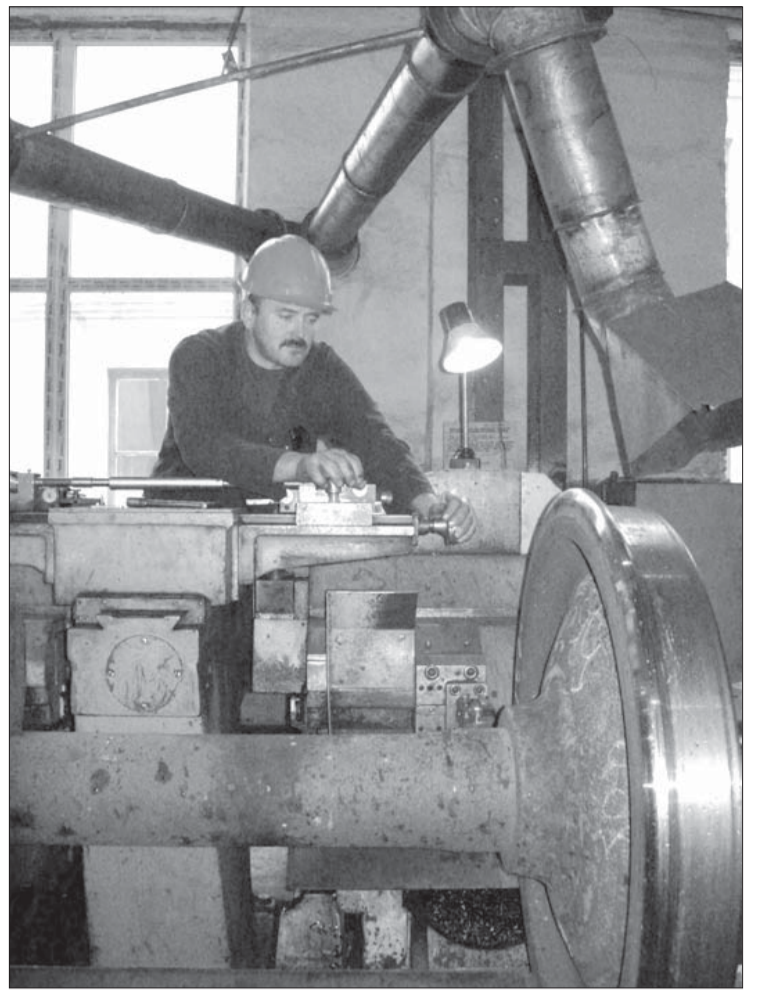
– Чи відбувається нині оновлення технічної бази?

– Звичайно. За останній рік у цеху з’явився новий вихорострумовий дефектоскоп (ВДЗ-71НК), – зазначає Леонід Білогривий. – А пару років тому встановили нову мийну машину для колісних пар. Вже кілька місяців функціонує парогенератор, який гріє воду для обмивання букс, підшипників та їхніх деталей. Завдяки йому ми позбулися однієї з проблем цеху. Справа в тому, що раніше підігріту воду ми отримували від “сусіда” – заводу залізобетонних конструкцій. За інструкцією її температура повинна бути не нижчою за 90 градусів, але, як правило, після завершення робочого дня та у вихідні ми отримували воду значно нижчої температури. Ще більше клопоту було, коли сусіди проводили у себе профілактику. За таких умов працювати було важко. Нині ця проблема вирішена. Температура води на належному рівні. До речі, за нашими даними, подібного парогенератора на нашій залізниці не має жодне депо.

Окрім оновлення та поповнення технічного обладнання керівництво депо також поліпшує умови праці в цеху. Зокрема, вже встановлені металопластикові вікна. Тепер у цеху затишніше, менше протягів. На майбутнє заплановано ремонт приміщення.

– Які проблеми ще не вдалося вирішити?

– На щастя, таких нема. Всілякі дрібні проблеми, як і всюди, звичайно ж, трапляються, але керівництво депо їх швидко вирішує. Із постачан-



ням на сьогодні в нас також немає клопоту.

Порівняно недавно вирішилася гостра проблема зменшення робочого часу в основних цехах. З другого півріччя у нас побільшало роботи і тепер ми працюємо за повним робочим графіком.

Цього року депо успішно пройшло атестацію на право проведення капітального ремонту платформ. Для нас ця атестація не перша, але ми, звичайно, хвилювалися і вболівали за те, щоб усе відбулося якнайкраще. Радіємо з того, що свою частину роботи у цій відповідальній справі наш цех зробив добре.

– Як справляється із планом?

– План виконуємо, як і належить. Не відстаємо. На четвертий квартал цього року планом передбачено наплавлення 780 гребенів колісних пар, обточування 1200 колісних пар, виконання повної та проміжкової ревізії – 1500 колісних пар.

Щодня в нашому цеху повну та проміжкову ревізію проходять у середньому 25 колісних пар.

– Як правило, за хорошими показниками праці стоять дружні працівники. Що скажете, Леоніде Володимировичу, про колектив цеху?

– Усі наші здобутки – спільна заслуга всіх членів нашого колективу. Загалом у штаті цеху 48 осіб, із них 7 бригадирів, один старший бригадир і один старший майстер. Колектив у нас згуртований, відповідальний у роботі. У цьому є заслуга і тих старших майстрів, які працювали у попередні роки: Стефанії Іванівни Курилюк, Ольги Іванівни Рябченко та Анатолія Григоровича Попіки.

У нас висококваліфіковані працівники, яких не треба додатково перевіряти. Можна бути впевненим, що одержане завдання вони виконують, як слід. Таке ставлення до роботи формує атмосферу довіри і ефективної співпраці. У трудовому колективі у нас добрі стосунки, нема якихось серйозних конфліктів. А поза роботою наші люди є товариські і співчутливі. Завжди підтримують своїх колег по роботі – і в радості, і в горі.

У цеху є досвідчені працівники, які пропрацювали не один десяток літ на підприємстві, і нині передають свій досвід молоді. Серед настав-

ників у нас – токар Роман Кобрин, дефектоскопіст Андрій Одинський, зварник Ярослав Маринюк, слюсар Микола Паук.

Маємо також молоде поповнення. Другий рік працюють токарями два випускники залізничного училища №1. Це – здібні хлопці, які швидко переймають необхідні навички від наставників. Цього року є у цеху один слюсар-першозимник. Наша молодь працює добре. Сподіваємось, що так буде й далі, бо мають з кого брати приклад.

Серед кращих працівників цеху і підприємства загалом – Роман Кобрин (на фото вгорі). Середущий із трьох синів у сім’ї, він вирішив стати токарем, бо ще у школі сподобалось йому працювати із залізом. Вже тоді отримував задоволення від результату праці – готових деталей. Не змінилось це й нині, коли Роман Ришардович працює за велетенськими складними верстатами, обточуючи важкі колісні пари. Як і кожному майстру своєї справи, йому найбільше не подобається, коли станок ламається. Але з кожним устаткуванням таке час від часу трапляється. Тоді, за словами Романа Кобрин, він допомагає наладчикам, яких, як повідомила старший бригадир, саме ж й навчав свого часу ремонтувати станок. Часто Роман Ришардович самостійно знаходить, яка саме деталь зламалась і підказує, що саме треба замінити. У колісно-роликівому цеху цьому не дивуються. Всі знають, що токар п’ятого розряду Роман Кобрин не лише добре працює на всіх трьох токарних станках цеху, а й знає їх “зсередины” до дрібнички. “Це – працелюбний чоловік із золотими руками,” – кажуть в депо. За 24 роки роботи Роман Кобрин заслужив повагу колективу цеху й депо. Він нагороджений Подякою від Державної адміністрації залізничного транспорту та Подякою Міністерства транспорту за багаторічну працю. Але Роман Ришардович поводить скромно і не любить розповідати про свої заслуги та таланти. А на запитання, що для нього найважливіше у житті, відповідає: “Здоров’я, задоволення від праці і щастя рідних людей”.

Ольга ПАДКОВСЬКА
Фото автора