

# Сніг – на поріг, техніка – на перегони

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Машиніст СМ-2 Стрийської дистанції колії Роман Довгенько, який зустрічатиме зі своєю технікою 29-ту зиму, запевняє, що і люди, і техніка готові до першого снігу. Такої ж думки його колеги – (на фото вгорі праворуч – зліва направо) помічник машиніста СМ-2 Василь Пак, машиніст СМ-2 Роман Довгенько, машиніст СМ-2 Мирослав Головачук, машиніст СДПМ-2 Ярослав Пилипів, налагоджувальник колійних машин і механізмів Василь Чорний. Найбільше моїм співрозмовникам запам'ятались найважчі зими 1985 та 1986 років, коли були великі сніги та великі морози. Працювати доводилось не тільки в межах Стрийської дистанції колії, але й в Ужгороді, Мукачеві, Лавочному. Зрештою, і минула зима була не з легких, сніжна та морозна, довелося прибирати колію від снігу й за межами Стрийської дистанції колії, адже головне завдання полягає в тому, щоб взимку на всій залізниці чітко й безпечно йшли поїзди.

Загалом на огляд стрийські колійники привезли дві одиниці техніки – СМ-2 і СДПМ. Бувалий колійник Роман Довгенько наголосив, як важливо при підготовці техніки та екіпажу до роботи взимку подбати про додаткові запасні частини, запас палива, засоби індивідуального захисту, радіостанції.

Традиційно огляди снігоприбиральної та снігоочисної техніки пройшли і на станціях Ужгород, Івано-Франківськ, Рівне.

Як зазначив начальник відділу механізації служби колійного господарства Тарас Чернега, у підпорядкованих підрозділах



служби колії є 13 одиниць снігоприбиральної та 23 одиниці снігоочисної техніки. Для її підготовки влітку згідно із вказівкою начальника залізниці кожна одиниця пройшла відповідний вид ремонту. Зокрема у колійних дорожніх ремонтно-механічних майстернях у Самборі трьом снігоочисним машинам Мукачівської, Чернівецької та Ковельської дистанцій колії виконали середній ремонт. Фахівці пасажирського вагонного депо Тернопіль зробили модернізацію однієї снігоочисної машини Підзамчівської дистанції колії, замінивши застарілий двигун Д-12 на новий ЯМЗ-238, що суттєво зменшить

витрати паливно-мастильних матеріалів та збільшить ресурс машини. У вагонних депо залізниці виконано деповські ремонти чотирьох снігоочисників Кам'янка-Бузької, Стрийської, Чернівецької та Мукачівської дистанцій колії і двох снігоприбиральних машин Самбірської та Ужгородської дистанцій колії, де було повністю перевірено колісні пари, автозчеплювальне обладнання та гальмівну систему. Решта снігоприбиральної та снігоочисної техніки пройшла поточні ремонти в умовах дистанцій колії.

Тарас Чернега зазначив, що вся снігоприбиральна та снігоочисна техніка, яка

була представлена на регіональних оглядах у Рівному, Скнилові, Івано-Франківську та Ужгороді, перевірялась у робочому режимі. За результатами оглядів вона цілком готова до роботи взимку.

Крім того, для зменшення ручної праці на очищенні стрілочних переводів від снігу в дистанціях колії підготовлено до роботи в зимовий період 964 стрілочних переводів з електрообігрівом та 814 стрілочних переводів з пневмообігрівом, що гарантуватиме безпеку руху поїздів.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото автора

## “Здоров’я” вагона – “діагноз” безпеки руху



Нещодавно в Чопі на базі вагонного депо Ужгород відбувся семінар-нарада на тему “Основні напрямки профілактичної роботи з безпеки руху поїздів у вагонному господарстві”. У заході взяли участь заступник начальника Головного управління вагонного господарства з безпеки та якості Броніслав Кучер, помічник начальника Головного управління вагонного господарства з безпеки руху Андрій Довгань, помічники начальників служб вагонного господарства з безпеки руху всіх залізниць України, дорожні інженери з приймання вантажних вагонів, представники вагоноремонтних заводів.

За словами першого заступника начальника служби вагонного господарства Олега Чейпеша, під час семінару проаналізовано чимало актуальних питань, які стосуються безпеки руху, якості ремонту та технічного обслуговування. Представник кожної залізниці запропонував свої теми для обговорення. Тривалу полеміку викликала доповідь помічника начальника служби вагонного господарства з

безпеки руху Донецької залізниці Сергія Переверзева щодо узгодження технологічних процесів пунктів технічного огляду (ПТО) і технологічних процесів станцій, на яких знаходяться ці ПТО, відносно часу обробки вантажних поїздів. Це питання є справді важливим, тому що на багатьох станціях відведено час на технічне обслуговування вагонів, який за техніко-розпорядчими актами чи за техпроцесами



станцій набагато менший, ніж записаний у техпроцесах ПТО вагонних депо. Учасники підсумували, що потрібно провести узгодження техпроцесів всіх станцій і вагонних депо на всіх залізницях щодо часу обробки вантажних поїздів на пунктах технічного обслуговування.

Проаналізувавши стан безпеки руху у вагонному господарстві залізниць України, учасники семінару-наради вказали на деякі недоліки, адже майже на всіх залізницях стан безпеки руху погіршився. Це пов'язано насамперед із тим, що цього року більш насичений рух у порівнянні із 2009 роком, а також що вагони не стають новішими, відповідно їхній ресурс витривалості щоразу зменшується, однак варто зазначити, що складність транспортних подій не така серйозна, як торік.

На семінарі обговорили й

питання пошкодження вагонів. Учасники заходу порушили цю тему перед керівництвом Головного управління вагонного господарства і представниками залізниць, які найбільше навантажують. На жаль, Львівська та Одеська залізниці мають найбільше клопоту із пошкодженнями вагонами. Одеська залізниця співпрацює з портами, де вантажі вивантажують за допомогою рейферів, пошкоджуючи вагони. Наша залізниця одержує пошкоджені вагони з-за кордону. Наприклад, на Придніпровській, Донецькій залізницях навантажують у нові вагони, які збудовані два-три роки тому, а після вивантаження у Словаччині, яке здійснюють рейферами, вони повертаються на територію Львівської залізниці вже пошкодженими. На жаль, львівські залізничники

не можуть проконтролювати цей процес чи вплинути на нього.

Учасники заходу також мали змогу ознайомитися із роботою цехів вагонного депо Ужгород, зокрема ремонтних цехів у Чопі. Усі зауважили, що хоча обладнання в депо застаріле, воно не припадає пилом, а люди намагаються максимально ефективно працювати на ньому. Гості відзначили хорошу організацію семінару-наради в депо за участю його начальника Андрія Тресіна та голови профкому депо Олександра Тромпака.

Наступний аналогічний семінар-нарада відбудеться у 2011 році на Донецькій залізниці. Заплановано, що участь у ньому візьмуть також представники керівного складу служб вагонного господарства (головні інженери або заступники начальника служби). Хоча інженери з приймання вагонів і помічники начальників служб із безпеки руху є основними контролерами якості ремонту вагонів, технічного обслуговування на залізницях, однак саме керівники відповідають за належне забезпечення матеріально-технічними засобами та запровадження в депо нових технологій. На такому семінарі-нараді керівники служб вагонного господарства залізниць зможуть розповісти своїм колегам про те, яких заходів вони вживають для покращення умов праці та гарантування безпеки руху.

Галина КВАС  
Фото Олега ЧЕЙПЕША