

Мостиський напрямок підвищує комфорт

У четвер, 28 жовтня цього року, із приміського вокзалу Львова до станції Мостиська-II вперше після капітального ремонту вирушив електропоїзд №6113/6118. За інформацією служби приміських пасажирських перевезень, поїзд пройшов капітальний ремонт із подовженням терміну служби. Під час ремонту модернізовано салон поїзда для покращення обслуговування пасажирів. Особливо це актуально у зв'язку з наближенням Євро-2012. Очікується, що основний потік іноземних уболівальників прибудуть до Львова через сусідню з Польщею станцію Мостиська-II. Поїзд відправлятиметься зі Львова о 14:20 і прибуде на кінцеву станцію о 16:26. У зворотному напрямку він вирушатиме о 16:47 год. і прибуде до Львова о 18:52.

У поїзді замінено старі дерев'яні лавки на нові м'які крісла, для обшивки стін та стелі вагонів використано термофарбувальні панелі, які значно осучаснили інтер'єр салону, встановлено нові санвузли. У тамбурах використано сучасні лакофарбові матеріали, стійкі до зовнішніх впливів, у т.ч. й механічних. Опалення салонів з-під сидінь перенесено під вікна. Це значно покращило мікроклімат у вагонах і дозволяє зручно та більш якіс-

но прибирати салони вагонів. У кожному вагоні встановлено інформаційні табло, на них висвічуються назви зупиночних пунктів та станцій, до яких наближається поїзд, покращено й гучномовний зв'язок. Вартість модернізації поїзда – понад 6,6 млн грн.

У коментарі “Львівському залізничнику” заступник начальника залізничного рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник зазначив, що керівництво залізниці усвідомлює принципово важливе значення приміського сполучення для жителів сільської місцевості. Це здебільшого малозахищені верстви населення, які потребують підтримки. Тому залізниця надає таку підтримку у вигляді нових та оновлених електро- та дизель-поїздів, незважаючи на те, що це надто витратна справа. Лише торік збитки приміського господарства від перевезень становили понад 500 млн грн.

Дмитро ПЕЛИХ



– Ми розуміємо, що залізничний транспорт залишається найбільш доступним і стабільним для людей, – зазначив Іван Груник. – Особливо це важливо у холодну пору року, бо, на відміну від маршрутних таксі, поїзди, незважаючи на снігопади й морози, відправляються і прибувають на станції та зупиночні пункти за графіком. У холодну пору року завжди збільшується кількість користувачів залізничного транспорту. Тому завдання залізниці полягає у

створенні належних умов для комфортної подорожі, щоб у поїздах було чисто, щоб були зручні крісла, якісне освітлення і добре опалення. Саме тому напередодні відзначення Дня залізничника та 92-ї річниці проголошення ЗУНР залізниця надала пасажирам мостиського напрямку оновлений електропоїзд. Ми сподіваємося, що цей подарунок буде оцінено, а найкращою подякою для нас, звичайно, стане акуратне, бережливе ставлення пасажирів до залізничного майна.

Плазмове гартування колісних пар: потрібна надійність

Хоча всі залізниці мають однакові принципи роботи, та у Львівській – найскладніший рельєф, оскільки на її території є гірські та перевальні ділянки, і це додає складності у перевізному процесі: залізнична колія має чимало кривих малого радіусу, значні ухили та підйоми. Порівняно з рівнинними в гірських умовах значно важче працюється не тільки людям, а й техніці. Велика кількість кривих малого радіусу (до 200 метрів) та робота локомотивів на перевалах, де ухили досягають 0,027, призводять до швидкого зношення гребенів бандажів колісних пар локомотивів.

Львівська залізниця знайшла “ліки” від цієї “недуги” завдяки плазмовому зміцненню бандажів колісних пар, яке щонайменше вдвічі збільшує їхній ресурс.

Уперше на залізниці гребені бандажів колісних пар локомотивів, що експлуатуються на карпатських перевалах, почали гартувати у 1994 році в депо Львів-Захід. Зараз гартувальна установка діє ще й у депо Мукачево. Тоді гребені бандажів гартувалися із викочуванням колісних пар з-під локомотива, колеса гартувалися по одному. У 2002 році установка була модернізована. Тепер гартування гребенів проводиться без викочування колісних пар з-під локомотива, що значно пришвидшило час гартування. Зараз одночасно гартуються обидва колеса колісної пари локомотива. На це разом із підготовкою до гартування витрачається в середньому 25 хвилин, а за 4-5 годин гартуються всі колісні пари локомотива.

Як розповів головний інженер служби локомотивного господарства Володимир Гаргай, до введення в дію плазмових установок колісні пари електровозів через інтенсивне зношення їхніх гребенів ставилися на обточування через 18-20 діб. Після процедури гартування така необхідність виникає не раніше, ніж через два з половиною – три місяці експлуатації.

– Завдяки гартуванню ми збільшили ресурс бандажа більше, ніж удвічі, – розповідає Володимир Гаргай. – Якщо до впровадження гартування середній ресурс гребеня бандажа



становив 80-90 тис. км, то після гартування гребенів колісних пар ресурс збільшився у 3-3,5 рази. Наприклад, у 2005 році він становив у середньому 331 тис. км, а у 2009 році – 335,5 тис. км. Є тенденція до зменшення зношення гребенів на 10 тис. км пробігу порівняно з попередніми роками: у 1999 році – 3,2 мм, у 2001 – 2,5 мм, у 2005 – 1,85 мм, у 2008 – 1,08 мм, а торік – лише 1 мм.

Терміст локомотивного депо Львів-Захід Андрій Романович розповів, що гартування гребенів колісних пар локомотивів здійснюється високотемпературним плазмовим струменем, який нагріває гребінь до 12000 градусів. Охолодження відбувається самостійно. Перед гартуванням і після нього робляться заміри твердості гребенів колісних пар спеціальним пристроєм. Процес не довготривалий і фінансово не затратний, а економічний ефект – значний.

– У процедурі гартування важливо суворо дотримуватися вимог технологічного процесу, бо бандаж колісної пари можна зіпсувати, і він трісне, – розповідає Андрій Романович. – Наприклад, при гартуванні потрібно, щоб на колесі не було жодної краплі води, гребінь колісної пари обезжирюється уайт-спиритом. Не можна проводити гартування колісної пари, у якій мінімальний гребінь менший за 27 мм, а бандаж менший за 55 мм.

Одним із найважливіших факторів подовження ресурсу бандажа



є проведення повторного гартування гребенів колісних пар після їхнього зношення на глибину 2-2,5 мм. Нещодавно на нараді під головуванням заступника начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Івана Груника обговорювалося питання вчасної подачі локомотивів на повторне гартування. За підсумками наради перед фахівцями інформаційно-обчислювальному центру залізниці поставили завдання розробити програму “Автоматизоване робоче місце інженера-технолога, відповідального за ведення обліку гартування колісних пар” (АРМ ГРТ). У березні цього року відповідне програмне забезпечення було встановлено у локомотивних депо Львів-Захід та Мукачево. З ме-



тою контролю АРМ ГРТ встановлено і в керівництві залізниці та служби локомотивного господарства. За словами інженера-технолога локомотивного депо Львів-Захід Василя Споденюка, програма значно покращила роботу інженера-технолога. Відкривши її, одразу бачиш локомотиви-кандидати на повторне гартування коліс. – При гартуванні вносяться дані, зокрема номер локомотива, колісних пар, дата гартування тощо, – говорить Василь Споденюк. – Ця програма сумісна з АРМом ТЧТех, звідки беруться дані про пробіг локомотива на основі щодобової довідки. Завдяки поєднанню цих даних з'являється інформація про локомотиви-кандидати на повторне гартування. Наприклад,

графа з електровозами ВЛ-10 виділяється жовтою смужкою вже через 13 тис. км пробігу, а ВЛ-40, які експлуатуються здебільшого на рівнинах, – через 50 тис. км. АРМ ГРТ значно покращило контроль за пробігом локомотивів, що дозволяє вчасно подавати їх на повторне гартування коліс. Раніше цю інформацію доводилося вираховувати індивідуально для кожного локомотива: у телефонному режимі в техвідділі дізнавалися пробіги локомотивів і порівнювали їх з датою останнього гартування. Ця інформація фіксувалася у відповідних журналах. До речі, програма АРМ ГРТ зараз працює тільки на Львівській залізниці.

Окрім гартування гребенів бандажів колісних пар, залізниця впроваджує ще одну технологію, яка збільшує ресурс гребенів бандажів. Із 1996 року впроваджуються локомотивні лубрикатори. Уперше змащувати гребені почали з допомогою системи “Делемон”, але через брак запчастин прийнято рішення встановлювати системи ГСЗ, які виготовляються в Запоріжжі та на мариупольському “Югтехнотрансі”.

Зараз такими системами обладнано 102 одиниці тягово-рухомого складу, зокрема 4 одиниці – системами “Делемон”, 7 одиниць – системами ГСЗ та 91 – системами виробництва “Югтехнотранса”.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора