

Колійну техніку готують до серйозної роботи

Тільки-но зійшов сніг і сонце повернуло на весну, на перегонах побільшало і людей, і техніки. Особливо на тернопільському напрямку, де в рамках Державної програми підготовки інфраструктури до Євро-2012 вперше на Львівській залізниці планується запровадження прискореного руху пасажирських поїздів сполученням Львів-Київ (через Тернопіль) зі швидкістю до 160 км/год.



За інформацією техвідділу служби колійного господарства залізниці, для виконання цього завдання на дільниці Львів-Красне планується виконати великий комплекс колійних робіт, в тому числі модернізацію колії – 53,9 км, середній ремонт – 80 км та стільки ж кілометрів – комплексно-оздоровчого ремонту. Заплановано виконання робіт загальною вартістю 415 млн грн, зокрема реконструкцію горловин на 12 станціях, укладення кривих із розробкою виїмок об'ємом 18 тис. кубометрів, влаштування насипу земляного полотна об'ємом 437 тис. кубометрів, побудову трьох шляхопроводів, встановлення захисних бар'єрних установок на 2 перегонах та ін. У 2011 році планується

розпочати роботи з відсіпки земляного полотна на перегоні Красне-Задвір'я для будівництва третьої головної дільниці Красне-Підбірці.

А поки що колійну техніку готують до літніх робіт, в т.ч. й до виконання запланованого обсягу Державної програми підготовки інфраструктури до Євро-2012.

– Пасажирське вагонне депо Тернопіль – одне із підприємств залізниці, яке, крім інших видів робіт, спеціалізується на ремонті колійної техніки. Перший квартал кожного нового року завжди є непростим, – переконаний начальник цього підприємства Валерій Посвалюк, – бо постійно виникає проблема забезпечення запасними частинами і

матеріалами. Техніка різноманітна і найменувань запасних частин дуже багато. Для прикладу, крани укладальні є різної модифікації. А неполадки завжди виявляють, коли проводиться демонтаж вузла. Всього заздалегідь не передбачиш.

У цьому можна перекопатись, коли подивитись, як працюють ремонтники, та поспілкуватись із ними. Щоправда, зважаючи на габарити машин, це не так просто зробити, треба дочекатись обідньої пори.

Заступник начальника пасажирського вагонного депо Тернопіль з ремонту Арсен Коберський попри свою зайнятість охоче розповів, що на кожен вид ремонту техніки депо має сертифікат: і на укладальні крани, і на моторні платформи, і на дрезини. У плані – і деповський та капітальний ремонт турних вагонів, в яких живуть колійники під час роботи на перегонах. До початку сезону треба відремонтувати 3 укладальних крани, 4 моторних платформи та чотири МЗШ.

Арсен Петрович каже, що дуже важко вирішується питання із постачанням, в основному воно здійснюється централізовано:

– Щоправда, наприкінці 2010 року за рекомендацією начальника підприємства створили запас металу та зварювального дроту. Якщо б цього не зробили, то фактично залишилися би на нулі, – наголошує Арсен Коберський. – За ті короткі три місяці першого кварталу колійники хочуть все відремонтувати. І в нас нема такого, щоб бодай з жовтня чи листопада не почати ремонт колійної техніки, все сплановано помісячно.

А ще невдовзі з воріт пасажирського вагонного депо Тернопіль вийде третій санітарно-побутовий поїзд, який отримає пропуску в КМС-125. Два поїзди, виготовлені раніше,



– у Львівському центрі механізації колійних робіт та КМС-198.

Більш детально про підготовку колійної техніки до літніх робіт ми попросили розповісти головного інженера служби колійного господарства залізниці Михайла Сім'яновського:

– Так уже традиційно склалось, що саме взимку ми готуємо колійну техніку до роботи у весняно-літній період. Не є виключенням і рік 2011-й. Відповідно до наказів генерального директора Укрзалізниці та начальника залізниці передбачено виконати капітальний ремонт та модернізацію дев'яти одиниць техніки на заводах України, адже йдеться про повне її відновлення із покращенням первісних характеристик.

П'ятнадцять одиниць техніки проходить середній ремонт у межах залізниці – в колійних дорожніх ремонтно-механічних майстернях та пасажирському вагонному депо Тернопіль. Крім того, проводиться середній ремонт в умовах заводу України щєбенеочисної машини RM-80 №1 Львівського центру механізації колійних робіт. Вся інша колійна техніка проходить поточний ремонт у відокремлених підрозділах. На виконання цих робіт передбачене цілове виділення коштів у сумі 3,7 млн грн.

Я уже говорив, що колійну техніку ремонтуємо і на заводах України. Крім оновлення щєбенеочисної машини Львівського центру механізації колійних робіт, на заводі виконують капітальний ремонт підбивочних блоків до колійної машини ВПР-09-32 CSM №004 Львівського центру механізації колійних робіт та колійної дрезини МПТ-4 №246 Мукачівської дистанції колії. До речі, за останніми даними ця одиниця уже відремонтована. Оголошено тендер на ремонт колійних машин МЗШ словацького виробництва.

У дистанціях колії триває ремонт малої механізації – ручного, гідравлічного, механічного та колійного інструменту для поточного утримання колії.

– Попри все складним питанням з ремонту колійної техніки й надалі залишається придбання запасних частин та матеріалів, які надходять централізовано, що призводить до збільшення тривалості ремонту, – наголошує Михайло Сім'яновський. – Але незважаючи на труднощі під час проведення ремонту, техніка буде готова до роботи.

Орися ТЕСЛЮК
Фото автора

Професія, яка потребує гострого зору і “музикального” слуху

Навіщо оглядачі вагонів на вокзалах йдуть вздовж поїзда, стукаючи молотками по колесах вагонів? Таке питання, певен, часто виникає у пасажирів. Втім, мабуть, мало є серед них людей, які можуть вичерпно й точно відповісти на це запитання. Щоб отримати вичерпну інформацію про цей своєрідний “ритуал”, ми завітали на ПТО пасажирського вагонного депо Львів, де поспілкувались з оглядачем вагонів Михайлом Романовичем (на фото по центру), який працює у зміні старшого оглядача вагонів Ігоря Зелінки (на фото праворуч).

– Стукання контрольним молотком по кришці букси це – другий етап огляду пасажирських вагонів, – розповідає Михайло Романович. – Понад 70 відсотків огляду відбувається під час заходу поїзда на станцію. Кожен поїзд біля контрольного стовпчика зустрічають двоє оглядачів: один – із робочої сторони, інший – з посадкової. Ми слухаємо, чи нема ніяких зайвих звуків і шумів, водночас уважно стежимо, чи не звисають із рухомого складу якісь “зайві” частини. А для цього треба бути не тільки уважним, але й мати стовідсотковий зір та слух. Тому оглядачів вагонів в окулярах не буває. Щодо слуху, то нас жартома можна назвати музикантами, адже більшість неполадок виявляємо саме завдяки доброму слуху.

Якщо у якійсь буксі чути зайві звуки, то оглядач вагонів зазначає

це у своєму блокноті й потім детальніше оглядає її. У цьому йому допомагає контрольний молоток та різні шаблони. Молотком стукають по кришці букси, якщо йде глухий одинарний звук – значить все справне, а якщо подвійний, то це означає, що відійшли болти, “посипався” підшипник... Водночас тильною стороною руки перевіряємо температуру кришки букси. Небезпеку може становити температура вища за 90 градусів. Щоправда, взимку легше визначити температуру букси, бо температура навколишнього середовища низька. Влітку важче, але якщо є якісь підозри, то для цього температура перевіряється спеціальним пристроєм, який має назву пірометр НІМБУС.

За словами оглядачів вагонів, такі неполадки можуть призвести до заклинення колісної пари, утворення на ній повзунів, обриву головки

осі, а в найгіршому випадку – сходу вагона з рейок.

– Але такі випадки практично не трапляються, – говорить старший оглядач вагонів Ігор Зелінка. – Адже постійно проводяться передрейсові огляди, на кожному великому, переважно обласному, вокзалі, оглядачі перевіряють рухомий склад. До того ж є ПОНАБ – пристрій, який фіксує перегрів букси при під'їзді до великих станцій, а безпосередньо у вагонах є пристрої СКНБ, тобто система контролю нагріву букс.

Цікаво, які серйозні поломки доводилося виявляти львівським вагонникам? Втім, напарник Михайла Романовича Богдан Марко розповів, що оглядачі вагонів кожен огляд проводять ретельно і у більшості випадків переконаються, що все гаразд. Але виявляють і несправності. Особливо щастить на такі виявлення Михайлові Романовичу.

– Михайло Романович – один із найкращих працівників зміни, – говорить Ігор Зелінка. – Він вже 10 років працює оглядачем вагонів. Щоразу на роботу прибуває вчасно, хоча добирається із села Явора Турківського району. Щоб не спізнитися на денну зміну мусить вставати о другій ночі і



йти на приміську електричку. На нічну зміну добиратися легше, оскільки приміський поїзд на зупинці поблизу села близько 16-ї години.

Щодо серйозних поломок, то їх практично не виявляють на вокзалах, оскільки поїзди ретельно готують у рейси. Але львівським вагонникам доводиться практично щозміни міняти гальмівні колодки або гасники коливань у поїздах, які заходять на вокзал і через деякий час йдуть у зворотному напрямку. Трапляються також обриви направляючих повідків. Причиною цього найчастіше є різкий перепад температур навколишнього середовища. Однак цього року таких випадків ще не було, незважаючи навіть на те, що під час зимових свят, окрім графікових, було понад 20 додаткових поїздів.

А загалом у денну зміну, яка триває 12 годин, оглядачі вагонів

зустрічають і відправляють до 30 поїздів, а в нічну – до 40. Найбільше поїздів зміна Ігоря Зелінки зустріла в ніч із 29 на 30 грудня, бо, окрім графікових, прийшли ще й 22 додаткових поїзди.

Якщо всі поїзди приходять за графіком, то це не становить особливої проблеми, а якщо поїзд запізнюється хоча б на 5 хвилин, то виникають накладки, адже поїзд не тільки треба зустріти, оглянути, але й заправити водою.

Втім, чергова з відправлення поїздів Марія Загоруко наголосила, що хлопці у розмові з нами поведуться надто скромно, а якщо говорити про реальний стан, то зміну Ігоря Зелінки всі локомотивні бригади і провідники заслужено вважають найкращою.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора