

Незалежно від погоди літо буде “гарячим”

На Львівській залізниці відбувся весняний огляд колійної техніки

Щороку навесні на залізниці відбуваються огляди колійної техніки, де перевіряється її готовність до напруженого робочого ритму в період літніх колійних робіт. Наприкінці березня огляди колійної техніки відбулися у кожній з п'яти дирекцій залізничних перевезень. Техніка підприємств, розташованих на території Львівської дирекції, була представлена на базі колійної машинної станції №125.



На базу КМС №125 у Дубляни кореспондент газети прибув заздалегідь, аби подивитися на процес огляду від початку – із розстановки колійної техніки, яка призначена для виконання робіт з ремонту та поточного утримання колії. Втім, із цим все було чітко, всі учасники огляду, а це, власне, техніка колійних машинних станцій №125 та №274, Львівської, Підзамчівської, Кам'янка-Бузької, Самбірської, Стрийської, Ходорівської дистанцій колій практично уже була розставлена на двох коліях. Проте варто відзначити, що цього року колійники краще, ніж минулого, підготували свою техніку до роботи на перегонах, в тому числі це стосується і зовнішнього вигляду. Якщо торік після розстановки дехто ще дофарбовував окремі вузли, мив вікна, то цього разу вся техніка відразу прибула в належному санітарно-культурному стані. А це означає, що в колійників було достатньо часу для того, щоб відремонтувати всі вузли та агрегати і привести техніку до належного технічного та естетичного вигляду.

Як розповів начальник відділу механізації служби колійного господарства Тарас Чернега, відповідно до наказу начальника залізниці колійну техніку почали готувати до робіт ще торік.

– На огляді в Дублянах представлено 43 одиниці техніки, – говорить Тарас Чернега. – А загалом до контрольно-технічного огляду колійних машин на станціях Дубляни-Львівські, Глибочок Великий, Ужгород, Рівне та Івано-Франківськ

які проводять ремонти техніки. За останнє десятиріччя в якості ремонтів вони виростили на кілька порядків. Без цих майстерень зараз не обходиться жодна дистанція колії на залізниці, жодна колійна машинна станція.

А головний механік КМС №125 Зеновій Мазуркевич відзначив, що деяка стара колійна техніка, надійніша за нову.

– У підрозділі є 25 одиниць колійної техніки, 20 з яких присутні на огляді, – говорить Зеновій Мазуркевич. – Але вся техніка відремонтована і готова виїхати на перегони. У нас є і старі, і нові машини, але саме зі старих хочеться відзначити баластер 1957 року випуску, який незамінний у нашій роботі. Він надійний і якісно виконує свої функції. А от новіша техніка, зокрема ЩОМ-12, який перероблений під баластер, слабший в експлуатації. Прикро констатувати, але найбільше колійні машинні станції потребують бульдозерів та екскаваторів. Вся землерийна техніка застаріла і ремонтувати її дедалі важче. Нема запчастин.

Після спілкування з учасниками огляду ми вирішили сфотографувати техніку, втім саме в цей час на огляд прибув заступник начальника залізниці – начальник служби колійного господарства Володимир Харлан. Він одразу приступив до огляду колійної техніки, цікавився якого року випуску машини, які ремонтні роботи проводилися, як працюють двигуни та всі робочі вузли, піднімався й оглядав кабіни машин, навіть перевіряв наявність аптечок та їхній вміст. Просив запустити двигуни і продемонструвати, як працюють робочі органи машин.

Після детального огляду техніки я попросив Володимира Харлана дати оцінку рівню підготовки техніки до колійних робіт, адже цей рік в контексті підготовки залізниці до проведення Євро-2012 буде особливо напруженим для колійників.

Володимир Харлан зазначив, що, окрім Дублян, оглядав техніку на Закарпатті. Перший заступник начальника залізниці Олександр Єфіменко був на огляді техніки на станції Рівне, а заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник оглядав техніку в Глибочку Великому. Вся техніка підготовлена до роботи, перебуває в задовільному технічному і естетичному стані. Всі підрозділи освоїли виділені кошти на ремонт техніки. Загалом на ремонт колійної техніки було виділено 3,7 млн грн, а виконали ремонтів на суму 3,85 млн грн.



Окрім того, на ремонт бульдозерів та екскаваторів витратили 800 тис. грн за плану 790 тис. У кожній дирекції будуть визначені переможці огляду. (Про остаточні результати огляду газета поінформує читачів у наступних номерах).

– Ми оцінили те, що побачили, але остаточну оцінку кожна одиниця техніки одержить “у полі”, – говорить Володимир Харлан. – Мушу констатувати, що є недоліки при підготовці техніки до сезонних робіт, які від нас не залежать. Це, насамперед, деякі невиконані позиції централізованого надходження. Є проблеми і з тросами, необхідні акумулятори і ще деякі специфічні деталі для укладальних кранів і платформ, для перевезення і переміщення решітки. Але ці матеріали незабаром надійдуть на залізницю.

Торік на залізницю надійшла нова техніка: 7 автомобілів для перевезення людей на базі ГАЗ-66, та одна т. зв. “летючка” на базі автомобіля КамАЗ, якою можна перевозити людей та інструмент. Отримали одну рейкозварювальну машину на базі автомобіля МАЗ. Вона на комбінованому ході, тобто може рухатися і по рейках. Це дуже зручно, оскільки машина досить мобільна, що суттєво впливає на експлуатаційні витрати. Наприклад, відстань автомобільного шляху з Тернополя до Бродів 70 кілометрів, а залізничним – 130. Окрім того, в машині дуже продуктивна зварювальна головка, завдяки якій ми скорочуємо кількість дефектних місць, що тягне за собою зменшення затрат на придбання рейок. За допомогою цієї машини торік ми удвічі зменшили кількість місць тимчасового відновлення рейок. Це великий позитив.

– Чи були якісь особливості цього року підготовки техніки до сезонних робіт з огляду на великі обсяги роботи з підготовки швидкісного руху? – поцікавилися у Володимира Харлана.

– Ми не чекали єврочемпіонату, коли почали готувати колійне господарство до швидкісного руху, – продовжує Володимир Харлан. – Зокрема, у 2007 році значні обсяги робіт проведені на дільниці Львів-Здолбунів. Якщо до проведення модернізації на цій дільниці бальність колії перевищувала 200 балів, то зараз вона у відмінному стані і не перевищує 30 одиниць.

Що стосується Тернопільського напрямку, то там значні обсяги робіт були виконані на перегонах та штучних спорудах. На цій дільниці ми ще минулого року наблизилися до того, що можна їхати швидко і комфортно. Але якщо ми вже говоримо про швидкісний рух, то Львівська залізниця суттєво відрізняється від інших залізниць за профілем колії. На тому ж Тернопільському ході із 383 кілометрів парної і непарної колії 114 кілометрів – криві ділянки, в т.ч. 42 кілометри займають криві радіусом менше 600 метрів. Відповідно є проблеми у забезпеченні високої швидкості поїздів. Залізниця проектувалася понад 150 років тому і розраховувалася на тодішню швидкість – 60 км на годину, а на окремих дільницях – 80 км/год. На сьогодні ми реалізували проектну швидкість вже на 200 відсотків, адже є дільниці, на яких їздимо зі швидкістю 120-140 км/год і резерву для підвищення швидкості на цих дільницях не залишилося. Для того, щоб їздити зі швидкістю понад 140 км/год потрібні чималі кошти. Водночас маємо ще одну серйозну проблему – суміщений рух вантажних і пасажирських поїздів. При такому варіанті експлуатації колії складно забезпечити пасажирським поїздам рух зі швидкістю 160 км/год. Але ми, звичайно, зробимо все, що від нас залежить, щоб пасажирські поїзди рухалися із запланованою швидкістю.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

