

“Щоб здолати шлях, треба йти...”

Нещодавно на Львівській залізниці відбулася перша в Україні міжнародна науково-технічна конференція, присвячена застосуванню нових технологій на колійних зварювальних роботах. Учасниками конференції були представники Укрзалізниці, Польських ліній колійових, Інституту електрозварювання ім. Патона, Каховського заводу електрозварювального устаткування, науковці “Львівської політехніки”, а також представники українських, польських та німецьких компаній, що займаються будівництвом залізниць.



У перший день конференції, після представлення всіх учасників, головуєчий – Голова правління ОАО “КЗЕСО” Ярослав Микитин надав слово начальнику Львівської залізниці Богдану Піху:

– Шановні пані й панове, я радий, що ця науково-технічна конференція відбувається у нас на Львівській залізниці, – наголосив Богдан Петрович. – Це, на мою думку, засвідчує те, що у питаннях впровадження нової техніки ми не пасемо задніх. Залізниця давно працює із Каховським заводом у питанні зварювання рейок. На

Наші спеціалісти задоволені цією технікою, бо вона може доїжджати до місця роботи автомобільними шляхами, на переїзді заїжджає на колію і далі рухається нею із швидкістю до 40 км/год. Це досить зручно. Техніка дуже хороша, швидко і якісно виконує операції зі зварювання. У планах залізниці на наступний рік – придбання нової машини та оновлення старих, які в експлуатації вже приблизно тридцять років. Довжина головних колій Львівської залізниці – 5,5 тис. км, тому зрозуміло, що у нас постійно є обсяги роботи для техніки вироб-



сьогодні ми маємо аж п'ять машин виробництва цього підприємства. Остання машина – на автомобільному шасі – працює у нас вже два роки.

ництва Каховського заводу електрозварювального обладнання.

На другий день науково-практичної конференції під час вікна на станції Сквили було продемонс-

тровано роботу двох рейкозварювальних комплексів виробництва Каховського заводу електрозварювального устаткування з пульсуючим оплавленням: КСМ 005 на базі автомобіля МАЗ та пересувної рейкозварювальної машини на залізничному ході КРС-1. Ця техніка не перший рік успішно використовується колійниками у рейкозварювальних роботах. Під час демонстрації кореспондент “Львівського залізничника” взяв кілька блиц-інтерв'ю.

Голова правління ОАО Каховського заводу електрозварювального устаткування “КЗЕСО” Ярослав Микитин:

– Наше підприємство сьогодні завантажене роботою. Зрозуміло, що на “голому місці” такого не буває, це неможливо. Для того, щоб здолати шлях, треба йти... Це – головний принцип роботи нашого підприємства. Я глибоко переконаний, що сьогодні Україна має ще в деяких галузях науки розробки світового рівня. І ті підприємства, які у своїй роботі використовують науковий потенціал, мають шанс зацікавити світовий ринок. З власного досвіду скажу, що це дуже непросто, однак іншого виходу нема. Тільки разом із науковцями українські підприємства можуть успішно долати проблеми та робити спільні відкриття в техніці й науці. Саме тоді будемо отримувати результат.

Наші стосунки з Патонівською наукою можна вважати зразком такої співпраці. Для роботи на світовому ринку необхідно йти попереду конкурентів, тобто впроваджувати техніку, що акумулювала у собі результати багатьох сучасних наукових досліджень. Це тільки лопати роботи просто, а от високотехнологічні електрозварювальні комплекси – зовсім інша річ. Практично вся номенклатура нашого підприємства – штучні вироби. Кожну машину виготовляємо відповідно до вимог конкретного замовника. Проте всі ці досягнення були б неможливими без нашого наукового партнера – Інституту електрозварювання імені Патона. Він не просто зацікавлений у практичній реалізації своїх ідей, а й отримує від цього економічний зиск. Наша співпраця триває ще з 1958 року – з моменту створення Каховського заводу електрозварювального устаткування.

Одним із результатів багаторічних досліджень стала реалізація проекту безстиківих швидкісних залізниць. Вперше у світовій практиці створено обладнання, що дає змогу у процесі зварювання проводити натяг довгих рейкових плітей, забезпечуючи в них заданий рівень напруження. Це дозволяє уникнути процесу температурного розвантаження плітей під час експлуатації. Інститут електрозварювання імені Патона та наше підприємство розробили новий метод “пульсуючого оплавлення”, сертифікований у Росії, Китаї та США. Однією з наших “родзинок” стало впровадження технології зварювання рейки у стані натягу від станції до станції. Наша машина К922 автоматично створює необхідний натяг рейки. Оператору, який контролює процес зварювання, достатньо лише ввести у



програму керування рейкозварювальним комплексом дані про температуру навколишнього середовища. Це дало поштовх розбудові колії, підвищенню швидкості руху поїздів та створенню в Україні т. зв. “оксамитового шляху”.

Сергій Кучук-Яценко, заступник директора Інституту електрозварювання ім. Патона, професор, академік Національної академії наук України:

– Якість виконання роботи із зварювання рейок залежить не лише від електрозварювальника,

Каховського заводу зварювального устаткування. Ці машини з успіхом експлуатуються не лише в Україні та країнах СНД, а й майже у ста країнах світу, серед яких США, Канада, Китай та багато інших.

Начальник рейкозварювального поїзда РЗП-13 Володимир Дзябло:

– Під час сьогоднішнього тригодинного “вікна” ми повністю виконали свою програму – зроблено шість стиків. Як бачите, на практиці все виглядає досить просто: після відповідної підготовки мані-



це – результат роботи цілої команди, куди входять спеціалісти із обслуговування машини й ті, хто займається зачищенням рейки перед зварюванням та виконують всі операції після зварки. І якщо будь-яка ланка цієї команди дасть збій, отримаємо негативний кінцевий результат. Не зупинятимуся докладно на нюансах сучасних технологій – вони добре відомі спеціалістам. Скажу лише, що для якісного зварювання сучасних рейок, виконаних із зносостійких легованих сталей, ми розробили унікальну технологію, успішно впроваджену у виробач

пулятор опускає з платформи рейкозварювальну машину і затискає нею рейки. Сам процес контактного зварювання триває приблизно 120 секунд. Значно більше часу йде на підготовчі роботи та шліфування місця зварки. У нас є три самохідні машини, які за потреби служба колії надає для виконання робіт під час “вікон”. Ця самохідна машина експлуатується вже три роки. Техніка дуже хороша, звичайно, приємно й те, що аналогів їй у Європі немає.

**Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО**