

Цех професійного гарту бригадира Івана Романіва

Минуло вже 30 років, як у локомотивному депо Чернівці запроваджено ремонт колісних пар, спочатку для тепловозів, а потім і для дизель-поїздів. У 1981 році влітку з ремонту вийшла перша колісна пара. Теперішній колісний цех розташований на виробничих площах колишнього цеху підйомального ремонту паровозів серії ЕР, які приходили на цей вид ремонту зі всіх депо нашої залізниці. Тоді за місяць ремонтували 15 паровозів. Цех мав потужну механічну майстерню, де відновлювались дишлові, кулісні, золотникові та буксові вузли паровозів. Був перехідний комплект колісних пар, що давало змогу зразу ж підкочувати під локомотив, не очікуючи їх ремонту з обточкою та повним опосвідченням. Якраз цей метод давав значну економію та скорочення простою паровозів на підйомальному ремонті. Цех працював у три зміни, нарощуючи запаси перехідних вузлів і окремих деталей.

Тодішні майстри, бригадири, які організували виробничий процес, як і слюсарі, вже давно на заслуженому відпочинку. Але вони залишили по собі добру пам'ять, як наставники, які готували гідну зміну.

Нещодавно автор цих рядків навідався в колісний цех і був приємно вражений чистотою, порядком, охайністю на робочих місцях. А інакше й не може бути, бо колісна пара – це основний вузол локомотива, що гарантує безпеку руху, тому її ремонт вимагає сумлінного

та відповідального ставлення всіх, хто задіяний у процесі ремонту – від майстра до слюсара.

Ведучи розмову з бригадиром цеху Іваном Романівим (на фото) про життя-буття робітничого колективу. Посміхаючись, бригадир каже:

– У 1991 році, закінчивши механічне відділення Чернівцького індустріального технікуму, самотужки шукав роботу, і прийшов у депо, де була вакансія техника із замірів, так я опинився на залізничці. Скерували мене у тепловозний цех для проведення замірів шатунно-поршневої групи дизелів тепловозів, які проходили ТО-3. Робота клопітка й відповідальна, а досвіду тоді не було ніякого. Проїшов стажування в локомотивному депо Ковель, де вперше побачив розібраний дизель, поволі набрався знань із замірів. У Чернівцях наполегливо вивчав інструкції та технологічні карти, які нормували ремонтні роботи на тепловозах. За чотири роки набув професійного досвіду у процесі визначення зношеності вузлів у дизелях, електричних машинах, колісних парах. Виявив не менше десятка коліс, що мали тріщини в дисках підступичної частини – такі колісні пари вилучались з експлуатації.

У 1996 році техника Івана Романіва призначили бригадиром колісного цеху. Тут під опікою досвідченого майстра-колесника Івана Павловича Макаренка він освоював тонкощі заводського ремонту колісних пар. На нього лягла відповідальність та контроль за дотриманням нормативів із насад-

ки бандажів, розпресування дисків коліс, шліфування шийок осей під буксові підшипники.

Ось вже півтора десятиліття бригадир Романів працює на цій посаді, набувши досвіду висококваліфікованого спеціаліста з ремонту колісних пар. Тепер вже сам навчає молодь цій відповідальній професії.

Цех оснащений дванадцятьма верстатами, серед яких обточувальний бандажний КЗТС, карусельний для обточки внутрішньої площини бандажів, на цих верстатах працюють кваліфіковані токарі Віктор Хотей та Валерій Тарнавський. У ремонтних операціях задіяна ще й машиніст мостового крана Марія Чапля, яка вправно доставляє 1,5-тонні колеса, встановлюючи їх на обточувальні верстати.

Цех щомісячно виконує завдання з ремонту шести комплектів коліс – це 36 колісних пар, які можна підкотити під шість тепловозних секцій.

– Але й це не межа наших потужностей, – розповідає бригадир Романів, – цех може ремонтувати 48 колісних пар. Крім того в цеху виконується ще й деповський ремонт тягових електродвигунів для тепловозів М62 та ЧМЕ-3.

Не менш важливий і завершальний цикл цієї клопіткої роботи, коли колісні пари вантажать на платформу для доставки до місця призначення. Тут треба бути максимально уважним, щоб не пошкодити шліфовані шийки осей колісних пар. Ця робота завжди



виконується під пильним оком бригадира.

Якраз у цей час можна спостерігати, як турботливо закріплюють кожну колісну пару на платформі, наскільки серйозні та зосереджені обличчя робітників.

– Чи були рекламації на якість ремонту? – запитую у Івана Ярославовича.

– Не було, – рішуче відповідає він, – бо всі, хто задіяні у цьому процесі, усвідомлюють свою відповідальність. Крім того, є магнітний дефектоскопний контроль, візуальний контроль приймальника, майстра цеху, бригадира – дані записуються у паспорт колісної пари. Гарантія дійсна впродовж 5-6 років, коли бандаж зношується до бракувальних розмірів – тоді цикл ремонту повторюється.

Удар оглядового молотка по бандажу – отримуємо дзвінкий звук, це – перша перевірка щільності насадки бандажу на колісний диск.

– У складне й нелегке наше сьогодення – колектив цеху має надію на перспективу, – каже Іван Ярославович, – буде обладнано роликоне відділення для ремонту буксових і якірних підшипників, уже

змонтована мийна машина, але ще треба відремонтувати приміщення, де необхідно витримувати нормативи температурного режиму та вологості, бо роликоне підшипники – надто відповідальні вузли в колісних парах. З уведенням в експлуатацію цього відділення цех буде виконувати ремонт і буксових вузлів із подальшою навіскою їх на шийки колісних пар. А це ще дозволить збільшити кількість робочих місць.

Іванові Ярославовичу ще немає 40 років, але у питанні досвіду роботи він багатий випередив свій вік і на сьогодні є технічно ерудованим керівником цеху. Разом із тим Іван Ярославович, як і більшість справжніх професіоналів, надзвичайно скромний, стриманий і толерантний чоловік. За ці якості його цінують і поважають у колективі. Багато років поспіль Іван Романів очолював профгрупу цеху, а на березневій конференції його обрали членом профкому депо, де він очолює комісію з виробничих питань підприємства.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,
колишній машиніст тепловоза,
м. Чернівці
Фото автора

В інтересах держави, безпеки руху та пасажирів

Львівська міжрайонна транспортна прокуратура спільно з фахівцями Держгірпромнагляду у Львівській області, ревізорами з безпеки руху поїздів та автотранспорту Львівської ревізорської дільниці ДТГО "Львівська залізниця", працівниками УДАІ ГУ МВСУ у Львівській області провела перевірки у відокремлених підрозділах "Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №6", "Львівська дирекція залізничних перевезень", "Служба матеріально-технічного постачання", державному закладі "Клінічна лікарня ДТГО "Львівська залізниця" на предмет наявності на балансі вказаних підприємств аварійно-небезпечних об'єктів, які потребують капітального ремонту. Крім того, у Львівській, Підзамчівській, Ходорівській, Кам'янці-Бузькій, Самбірській, Стрийській дистанціях колії та в колійній машинній станції №125 перевірено забезпечення належного технічного стану елементів залізничної колії та безпеки руху поїздів.

За результатами цих перевірок встановлено, що на балансі БУ-6 перебуває 4 об'єкти захисних споруд цивільної оборони, розташованих у Львові. За висновком проектної організації ТзОВ "Балко", яка у 2007 році проводила технічні обстеження двох із зазначених захисних споруд, вони непридатні для подальшого використання, решта потребують поточного та капітального ремонтів.

На балансі Клінічної лікарні Львівської залізниці перебувають будівлі відділення торакальної хірургії та пульмонологічного відділення, з приводу яких адміністрація лікарні ще у 2007 році неодноразово зверталася до Львівської міської ради щодо оформлення

права державної власності на ці об'єкти нерухомого майна, однак отримала відмову.

У зв'язку із наведеним, Львівська міжрайонна транспортна прокуратура в інтересах держави в особі ДЗ "Клінічна лікарня ДТГО "Львівська залізниця" звернулася до Господарського суду Львівської області з позовом про визнання за державою в особі Міністерства транспорту і зв'язку України права власності на вказані будівлі, який 29.10.2008 року повністю задоволено. Львівський апеляційний господарський суд 13.08.2011 року залишив це рішення без змін і 25 лютого 2010 року лікарня отримала від комунального підприємства "БТІ та ЕО" витяг про право власності на зазначене майно.

На балансі ВП "Львівська дирекція залізничних перевезень" перебувають занесені до Реєстру залізничні вокзали, розташовані на станціях Глинна Наварія, Рудки та Глібовичі. Згідно з висновками технічних звітів оцінки стану цих вокзалів, проведених у 2006 році Львівським державним проектно-вишукувальним інститутом залізничного транспорту України "Львівтранспроект", споруда вокзалу станції Глинна Наварія, побудованого в 1918 році, в цілому перебуває в аварійному стані, і, хоча загрози раптового руйнування конструкцій нема, будівля потребує негайного капітального ремонту, а вокзал станції Рудки, побудований у 1908 році, в цілому перебуває у задовільному стані і придатний до подальшої експлуатації за умови усунення певних недоліків та проведення капітального ремонту.

Стефан ВАЙДА, помічник Львівського міжрайонного транспортного прокурора, старший радник юстиції

Рідна мати змусила жебракувати...

Дев'ятого вересня цього року під час проведення спільного рейду працівники Львівської міжрайонної транспортної прокуратури та співробітники кримінальної міліції у справах дітей лінійного відділу міліції на ст. Стрий виявили на привокзальній площі в Стрию та доставили в кімнату КМСД неповнолітню громадянку Р, 1999 року народження, яка займалася жебрацтвом. Дівчина пояснила правоохоронцям, що мешкає в одному з міст Закарпаття, а займатися жебрацтвом її систематично ось уже впродовж двох років змушує рідна мати.

Під час подальшої перевірки працівники прокуратури встановили, що мати затриманої – громадянка К, 1967 року народження, має на утриманні 5 неповнолітніх дітей, проте не виконує належним чином обов'язки з догляду за ними: не цікавиться здоров'ям дітей, не забезпечує достатнього харчування, одягу, інших видів побутового догляду, а також позбавляє їх освіти, не організовує дозвілля та культурний розвиток. Натомість з'ясувалося, що згідно з довідкою управління праці та соціального захисту населення державної адміністрації одного з районів Закарпатської області № 1384/06 від 13.09.2011 року, жінка справно отримує допомогу на дітей (загальна сума доходу за період з 01.01.2011 по 30.09.2011 становить 7119,32 грн), а також допомогу з догляду за дитиною до досягнення нею 3-річного віку

(згідно з довідкою – з 01.11.2011 по 10.10.2011 року отримано 47438 грн 25 коп). Проте ці кошти жінка витрачає виключно на власні потреби: купує собі їжу, одяг, сигарети тощо.

Враховуючи те, що за результатами перевірки зібрано достатньо даних, які вказують на скоєння громадянкою К злочинів, передбачених ч.1 ст.164, ст.166, ч.2 ст. 304 Кримінального кодексу України, Львівський міжрайонний транспортний прокурор 3 листопада 2011 року порушив проти К кримінальну справу за злісне ухилення від утримання неповнолітніх дітей, злісне невиконання обов'язків з догляду за дітьми та втягнення малолітньої доньки у жебрацтво. У цій справі триває досудове слідство.

Стефан ВАЙДА, помічник Львівського міжрайонного транспортного прокурора, старший радник юстиції