

# Перемога, здобута нелегкою працею

## Колектив пасажирського вагонного депо Ковель за підсумками роботи минулого року переміг у галузевому змаганні Укрзалізниці

*Перехідний прапор Державної адміністрації залізничного транспорту України – одна з найвищих і найпочесніших нагород для колективу будь-якого підрозділу залізниці. За підсумками роботи у 2011 році серед підрозділів пасажирського господарства Укрзалізниці кращим виявилось пасажирське вагонне депо Ковель, яке й отримало малиновий прапор і, до слова, солідну грошову винагороду. Це вже 6-й перехідний прапор волинських вагонників. А за всю попередню історію підрозділу пасажирського господарства Львівської залізниці такі нагороди ковельчанам вручали 8 разів.*



– Практично не було такого року, щоб ми своєю працею не здобували призових місць серед пасажирських вагонних депо, – розповідає начальник депо Ковель Олександр Стречен (на фото вгорі у центрі). – Але щоб їх отримувати, потрібно постійно демонструвати високі виробничі показники, якість ремонтів задля гарантування безпеки руху і якісного обслуговування пасажирів.

Щодо виробничих показників, то вони дійсно хороші. Минулого року поїздами формування пасажирського вагонного депо Ковель перевезено понад 1,7 млн пасажирів, що в порівнянні з 2010 роком становить 107,6%. Огляд вагонів виконано на 101,8% до планового показника, а це 46878 вагонів. Понад план і показник пробігу пасажирських вагонів. Окрім того, в умовах депо відремонтовано

193 пасажирських вагони, з яких 160 вагонів – деповським ремонтом, 26 – капітальним ремонтом в обсязі КР-1, 6 – в обсязі КР-2. Капітальним ремонтом з продовженням терміну дії (КРП) відремонтовано один вагон. А ще минуло року ковельчанам вдалося зменшити на 17,1% собівартість перевезень, яка становила 2 470 грн на 1 тис. ваг-км.

Утім, як зазначає Олександр Стречен, це лише цифри, а за ними – робота згуртованого колективу, якому під силу виконати навіть найважчі завдання, адже всі “новинки” починалися саме з пасажирського вагонного депо Ковель – пасажирську вагонну дільницю побудовано на новому місці, всі цехи споруджували не будівельники, а умільці депо. Вони ж перші на залізниці своїми силами обладнали пральню. Ковельські вагонники перші ос-

воїли й капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів, модернізували автомобілевози, організували перестановку вагонів, освоїли модернізацію візків, яку, до речі, не виконує жоден інший підрозділ Укрзалізниці. Одними з перших у депо освоїли технологію зміцнення деталей для збільшення пробігу пасажирського вагона до 450 тис. км. Без такої роботи міжремонтний пробіг вагона становить 300 тис. км. Виготовляють тут і понад 500 найменувань продукції для ремонту вагонів, 80 із яких – з поліаміду.

Аби переконатися, як працює деповський механізм, ми зазирали в цехи.

– На жаль, не зможу показати купейних вагонів, які пройшли капітальний ремонт з продовженням терміну служби, – говорить Олександр Стречен. – Усі вагони вже у рейсі. А там справді є на що подивитися, бо салон відповідає вимогам часу щодо санітарно-культурного стану і безпеки руху. Полиці обладнані спеціальними скобами, які запобігають падінню пасажирів. Для пожежної безпеки у вагоні проведений трубопровід високого тиску (10 атмосфер) з насосом. На випадок пожежі провідник зможе швидко її загасити.

Справжньою гордістю депо є візковий цех, який ковельчани обладнали своїми силами. Саме у ньому виконуються унікальні роботи з модернізації візків вагонів.

Як розповів заступник начальника депо з ремонту Микола Панченко, у них, на відміну від інших пасажирських вагонних депо, нема проблем із візками.

– Такі унікальні роботи, як у нас, не виконують в жодній іншій країні СНД, – розповідає Микола Іванович. – З двох візків, які з різних причин виходять з ладу, ми виготовляємо один. Після модернізації візок має термін експлуатації ще 23 роки. Річ у тім, що частина візка, яка знаходиться під санвузлом, зазнає корозії, і надалі його заборонено експлуатувати. Але замість того, щоб здавати візки в металобрухт, ми вирішили їх модернізувати. Щоб отримати на це дозвіл, розробили спеціальну технологію, шаблони, з допомогою яких розрізаємо і зварюємо візки. Зразки продукції ми передали в ДП “Український науково-дослідний інститут вагонобудування” для випробування. Процедура випробування тривала майже півроку, після чого комісія Укрзалізниці надала дозвіл на модернізацію візків. Пасажирські вагонні депо інших залізниці теж намагалися робити таку модернізацію, але поки що їм це не вдалося. Це не так легко, як здається, потрібно прорахувати все



з точністю до міліметра. Візки мають відхилення у розмірах на 2-5 мм, тому важливо підбирати візки однакові за розміром, щоб дві частини ідеально підходили одна до одної. Окрім цього, зварюванням займається тільки два висококваліфікованих електрогазозварники. Економічний ефект цієї модернізації – десятки тисяч гривень.

Про зварювання візка нам розповів електрогазозварник депо Микола Герасимлюк.

– На заводі подібні роботи виконує напівавтомат, а тут – ручна зварка, – розповідає Микола Герасимлюк. – Поспіху ця робота не терпить, адже потрібно за шаблоном відрізати, підігнати всі частини візка і тоді зварити. Усе робиться так, щоб відхилення було не більше двох міліметрів. Таку роботу я виконую впродовж двох робочих змін. Завершивши зварювальні роботи, б'ю на візку своє клеймо. Це – певна гарантія

якості, і для мене це – висока відповідальність.

У цеху працює дефектоскопіст В'ячеслав Комар. Однією з операцій, яку він виконує, є випробування тяги повідка на розтягнення. Таке випробування регламентується Інструкцією з неруйнівного контролю деталей і вузлів пасажирських вагонів ЦЛ-0083, яка діє з 01.04.2011 року. Але у Ковелі ще за п'ять років до виходу інструкції у новій редакції зрозуміли, що його треба випробувати, тому виготовили стенд для випробування підвагонного повідка.

Інженерно-технічна думка на цьому не завершується, адже в депо також своїми силами зробили стенд для обкатки колісних пар із редуктором. Він дає змогу відтворити швидкість руху колісної пари до 120 км на годину під відповідним навантаженням.

(Закінчення на 6 стор.)

