

“Апетит” у “дизеля” теж регулюється

Цим заняттям добре оволодів слюсар з ремонту паливної апаратури локомотивного депо Чернівці Володимир Гершкан



Проблема якісного ремонту тягового рухомого складу у локомотивному господарстві з року в рік, на жаль, лише поглиблюється. Відсутність належного фінансування тягне за собою неритмічне постачання запчастин, деталей, інших матеріалів, без яких у ремонті неможливо обійтись. Тим часом перевізний процес не припиняється, а виконання обсягів перевезень напряму залежить від справності локомотивів. У таких непростих умовах експлуатаційний ресурс рухомого складу часто підтримують ремонтники-ентузіасти.

Нещодавно я навідався до свого рідного локомотивного депо Чернівці, якому віддав понад піввіку праці. Скажу відверто, цей візит залишив по собі не надто приємне враження. Немає сенсу писати про ремонтні проблеми, але ще сім років тому на потреби

ремонті хоч і мляво, та усе ж надходили бодай циліндрові гільзи та головки до них для дизельних двигунів, бо це – найбільш вагомий вузол, які зношуються при роботі двигунів. Єдине, що нині більш-менш стабільно функціонує в ремонтній структурі депо – це па-

ливна група з ремонту паливних насосів та форсунок. Незважаючи на стареньке устаткування два висококваліфікованих слюсари Володимир Гершкан та Михайло Пантелейчук сумлінно виконують свою роботу з ремонту паливної апаратури “дизелів”.

Володимир Гершкан розпочав свою роботу в депо у 1986 році. Починав зі слюсара II-го розряду з очистки масляних і повітряних фільтрів “дизеля”. До цієї роботи молодий чоловік ставився відповідально та разом із тим зацікавлено придивлявся до обов’язків слюсарів-дизелістів. Тодішній старший майстер Григорій Онуляк помітив інтерес та наполегливість юнака і через півроку перевів Володимира на ремонт “дизелів” тепловоза.

Амбітний і цілеспрямований Володимир Гершкан увесь свій вільний час проводив із технічною літературою, намагаючись досконалим засвоїти ремонт тепловозів,

тому невдовзі отримав 4-й розряд дизеліста.

1989 рік став для Володимира Деонісовича знаковим у його подальшій роботі, бо перехід у паливну групу тепловозного цеху був для нього не тільки бажаним, але й відповідальним, адже на слюсара з ремонту паливної апаратури поклалися обов’язки з контролю за витратою дизпалива на тепловозах, які проходили ТО-3. Ця клопітка робота з регулювання плунжерів та форсунок, які вприскують паливо в камеру згорання “дизеля”, припала йому до серця.

Оскільки регулювання цього вузла вимагає чималих затрат часу, він із напарником Михайлом Пантелейчуком створив перехідний комплект форсунок і плунжерних пар, що дало змогу заощадити час на ремонт (шліфівка голок форсунок та плунжерів паливних насосів, з подальшою притиркою цих деталей до гнізд прилягання).

Як розповів мені змінний майстер Іван Палагнюк, на післяремонтному запуску “дизеля” ніколи не буває затримок за паливною апаратурою. Сумлінна праця слюсара Гершкана сприяє економічному витрачання дизпалива на тепловозах.

Якісно виконавши роботу на своєму вузлі, слюсар Володимир Гершкан іде на допомогу товаришам, щоб вчасно видати локомотив з ремонту. Інколи його викликають навіть у вихідний, щоб оперативно усунути найбільш об’ємні несправності, що виникають у процесі експлуатації тепловозів.

Саме на таких ентузіастах тримається сьогодні ремонт тепловозів у деповських цехах.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ, колишній машиніст і майстер цеху ПТОЛ, локомотивне депо Чернівці
На фото: слюсар Володимир Гершкан випробовує на стенді форсунку

“Проблемний” вагон “звучить” інакше

Безпека руху та виконання планових показників – одне з найголовніших завдань працівників залізниці. Щоб справитися з ними, залізничники щоденно виконують багато важливих справ. Серед них – оглядачі вагонів. Детальніше про обов’язки та особливості цієї професії розповів Володимир Кучак – старший оглядач – ремонтник вагонів ПТО Стрий дільниці Ходорів вагонного депо Дрогобич.

Володимир родом з Івано-Франківщини. Але доля закинула сім’ю до Ходорова. Тут вони вже осіли назавжди. Батьки хлопця не були залізничниками. Тож і Володимир із малку не виявляв особливих симпатій до залізниці, а здобував знання у Франківському сільськогосподарському технікумі. Звідти він вийшов дипломованим агрономом, та за професією попрацювати не встиг – пішов служити до війська, у прикордонні війська, щор дислокувалися Раві-Руській. Два роки служби загартували сильний і відповідальний характер.

Коли Володимир повернувся додому, рідні стіни не хотіли відпускати в далекі світи, тож пішов працювати слюсарем на залізничну станцію Ходорів. В цей момент зрозумів, залізниця – це його покликання. Тут Звін зможе продуктивно працювати на благо людям. У 1992 році Володимир Кучак пішов до Львова на курси оглядача вагонів. Згодом отримав 6-й розряд оглядача і став старшим зміни.

Звичайний день Володимира Кучака починається із медичної комісії. Це обов’язкова процедура. Далі – планування, читання телеграм, приймання зміни і, власне, трудовий процес. Команда Володимира разом із ним складається із чотирьох осіб. Для перевірки вагонів вони використовують молоток, зубило, шаблони і власні руки. Температуру в колісних парах можна виміряти зовнішньою стороною долоні, а також за звуком від удару контрольним молоточком по кришці букси. Якщо звук від удару по колісній парі подвійний, то це свідчить про якусь несправність. За 12 годин роботи залізничник і троє його колег оглядають до тисячі вагонів. З особливою пильністю перевіряють колісні пари пасажирських поїздів.

Незначні неполадки трапляються доволі часто. Це зазвичай неправильне кріплення, несправності гальмівного обладнання, необхідність заміни якоїсь частини. При таких поломках проводиться безвідпінний

ремонт вагонів. Кожного місяця складається звіт, де записана вся зроблена робота.

Володимир порівнює працю оглядача вагонів із доглядом за дитиною. Буває, вносиш свої корективи, а вона все одно поводиться, як їй заманеться. Тому для цієї професії важливо мати хороший слух, виховувати в собі уважність, відповідальність, терпіння, знати теорію, яка матиме прикладне використання на практиці. А загалом, треба любити те, що робиш.

Тому велику увагу на ПТО Ходорів приділяють умовам праці. Теперішнє приміщення вирізняється із-поміж інших ходорівських залізничних споруд. Капітальний ремонт, нова система опалення, меблі, душ, окрема кімната для занять – все це тут до послуг залізничників. Працівники гордяться тим, що все зробили власними зусиллями.

Юлія ВАСИЛИНА
Фото автора



Залізнична техніка прийшла на допомогу

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– Отримавши розпорядження Кабінету Міністрів України та вказівку Укрзалізниці щодо проведення відновлювальних робіт на пошкоджених об’єктах життєзабезпечення населення та розчищення снігу на автомобільних шляхах і в населених пунктах, у неділю, 16 грудня, на Львівській залізниці був створений оперативний штаб з ліквідації наслідків стихії, який очолив перший заступник начальника залізниці Олександр Єфіменко. У дирекціях були створені регіональні штаби, за наказом керівництва залізниці техніка та особовий склад колійних машинних станцій, відбудовних поїздів та центру механізації колійних робіт були приведені у повну готовність.

Керівництво Львівської облдержадміністрації звернулося до залізничників із проханням першочергово допомогти ліквідувати наслідки стихії на автодорозі міжнародного значення сполученням Київ–Чоп, тож штаб прийняв рішення розпочати роботи у двох напрямках – зі сторони Львова до Ожидова скерували дві одиниці тракторної техніки відбудовного поїзда ст. Львів та два бульдозери КМС №125 (Дубляни), зі сторони Бродів роботу розпочала техніка відбудовного поїзда Здолбунів та КМС №123 (Рівне). На прохання Рівненського облэнерго залізничники скерували два бульдозери у Дубненський район для розчищення шляху аварійникам до місцевого району електромереж.

– Враження від побаченого були шокуючі, – продовжує Володимир Чернега, який координував дії залізничників безпосередньо на місці робіт. – Снігові замети сягали у висоту 2-3 метри. Тому ми прийняли таке рішення: наші важкі бульдозери повинні руйнувати снігову стіну, а легші – йти слідом і розчищати дорогу.

Спочатку залізнична техніка виконувала відновлювальні роботи у напрямку Львів–Київ. Роботу організували у дві зміни, тож уже ввечері у неділю 30-кілометровою ділянкою у напрямку до столиці рушила перша автоколона, яку звільнили зі снігового полону. У понеділок залізничники разом із підрозділами та технікою обласного дорожництва, а також Міністерства оборони та надзвичайних ситуацій продовжили роботу в напрямку Київ–Львів.

Увечері 17 грудня оперативний штаб прийняв рішення про проведення робіт із відновлення сполучення з містами і селами районів, зокрема Бродівського, Буського, Золочівського та Перемишлянського.

Виконавши поставлені завдання, залізнична техніка стала на платформи і повернулася до місць постійної дислокації. Станом на ранок 20 грудня два бульдозери КМС №125 продовжували роботу біля села Підкамінь. На прохання голови місцевої сільради залізничники розчищали автошляхи між селами та магістральною дорогою для відновлення нормального курсування карет швидкої допомоги, автотранспорту із продуктами харчування тощо.