

У Ковелі вагони готують і до холоду, і до спеки

У підрозділах залізниці тривають роботи з підготовки рухомого складу до зимового періоду. Відрадно, що у жовтні тепло все ж повернулося на терени західного регіону, але це не повинно знизити увагу до питання готовності до зими. Кореспондент газети вирішила дізнатися, як триває підготовка до зими у пасажирському вагонному депо Ковель.

При вході у депо на одній із колій звертають увагу на два вагони – один проходить плановий ремонт, інший готують до капітального ремонту, після якого він виглядатиме, як новий. А у вагоноскладальному цеху кипить робота над ще одним вагоном, який до кінця зміни дофарбують, і незабаром він вирушить за своїм звичним маршрутом теренами Львівської залізниці.

– Фарбуємо вагони не тільки фарбою ПФ-115, якою користуються під час планових видів ремонту, а й двокомпонентними фарбами на органічній основі українського виробництва при виконанні ремонту КР-1, – розповідає інженер-технолог депо Ігор Лехняк. – Спочатку шліфуємо глянцевою поверхню старого шару по всій поверхні кузова вагона. Після шліфування видаляємо залиш-

ковий пил, а саме обдуваємо та протираємо поверхню чистим технічним ганчір'ям, змоченим розчинником. Тоді поверхню покривають ґрунтовкою, яка має жовтий колір, створюючи таким чином перехід від старої фарби до фарбування двокомпонентною. Витримуючи терміни висихання, далі корпус вагона шпаклюють, шліфують, знежирюють поверхні. Потім наносять ґрунтовку сірого кольору для створення бар'єрного покриття, згодом вагон фарбують. Після повного висихання та нанесення трафаретів вагон випускається з ремонту. Таке фарбування дорожче, але набагато якісніше. Його гарантія – не менше 6 років.

Старший майстер вагоноскладального цеху Олександр Цьомик додає, що фарбування вагонів двокомпонентними лакофарбовими матеріалами відбувається за графіком. Загалом у процесі підготовки до зими під час проведення планових видів ремонту виконують утеплення вагонів.

– Заходи з підготовки до зими у нашому депо відбуваються за графіком, – розповів начальник пасажирського вагонного депо Ковель Олександр Стречен. – І це не лише утеплення вагонів, забезпечення спецодя-

гом та спецвзуттям, але й навчання чи перекваліфікація провідників, які вперше працюватимуть відповідно до своїх посадових обов'язків у зимовий період. Підготовка рухомого складу до зимових перевезень проводиться під час технічного обслуговування ТО-2 у пункті формування. Для такого обслуговування, за наказом, створюються бригади, до складу яких



входять слюсарі з ремонту рухомого складу, електрики, мийники та працівники інших професій, які власне й займаються утепленням вагонів. Для цього знімають рами, утеплюють вікна, повністю перевіряють систему опалення вагона.

У депо виконують деповський (ДР), капітальний (КР-1) види ремонтів, також ми виконували капітальний ремонт в обсязі КР-2, капітально-відновлювальний (КВР) та капітальний із продовження терміну служби (КРП). Коли вагон надходить для ремонту, то нема розділення робіт на весняний чи зимовий періоди, проводиться ремонт та перевірка системи опалення. Якщо влітку основний акцент робимо на систему кондиціонування повітря, то у зимовий період – на систему опалення, яка у наших вагонах комбінована. Взимку вагони працюють на електроопаленні, є й запаси вугілля, які зберігаються у вугільних ящиках тамбура з робочої сторони вагона. Запаси вугілля дають можливість провідникам при зниженні у вагоні температури до 18 градусів у будь-яку пору року затопити у пічці, щоб у вагоні було тепло й комфортно. На сьогодні всі наші поїзди вугіллям забезпечені, система опалення у справному стані, тому провідники зиму зустрінуть у повній готовності.

– Чи готували цієї осені “першозимників”? – запитали в Олександра Івановича.

– Готували не лише “першозимників”, але й тих, хто змінив спеціальність. Для цього була складена програма, за якою упродовж місяця 54 провідники пройшли навчання, адже їхня робота взимку відрізняється від роботи в літній період. Перепідготовка

працівників ще триває.

Про важливість справної роботи котельні, особливо у зимовий період, знає кожен працівник будь-якого підрозділу на залізниці.

У пасажирському вагонному депо Ковель котельня має свою історію, адже збудована ще наприкінці XIX століття. Приміщення котельні – це старе царське приміщення, дорога біля нього проходила на 80 см вище підлоги котельні, що не давало змоги за технічними нормами використовувати приміщення для будь-яких потреб. Були пропозиції знести це приміщення і збудувати нове. “Ми зробили інакше, – розповів Олександр Стречен. – Забрали зайву землю, виклали доріжку, заасфальтували, встановили світильники, по одній стороні висадили деревця і посадили квіти, які тепер від ранньої весни і до пізньої осені милують око деповчан. У самому приміщенні зміцнили стіни балками і врешті зберегли приміщення, у якому облаштували котельню. У 2004-му році модернізували котельню, яка сьогодні працює надійно. За допомогою прискорювачів нагрівання води одночасно можемо забезпечити гарячою водою 200 осіб. До слова, такі прискорювачі запропонували застосувати працівники нашого депо.

Котельня має три котли різної потужності і повністю забезпечує потреби депо. Принцип системи обігріву полягає в тому, що вода нагрівається до температури 60-70 градусів, а повертається у зворотному напрямку трішки холоднішою, що дуже економічно. Котельня працює в напівавтоматичному режимі, обладнана приладами керування та сигналізації і захисту, а оператор лише контролює роботу приладів.

Оглянувши обсяги робіт, які тривають у депо у рамках підготовки до роботи у зимовий період, звернула увагу на кран на залізничному ходу.

– Цей кран КДЕ депо отримало нещодавно, – зазначив Олександр Стречен. – Я радий, що, окрім різної необхідної техніки, тепер маємо такого помічника у роботі. Кран полегшує працю екіпірувальників пасажирських вагонів. Раніше за потреби ми орендували такий кран в інших підрозділах залізниці, тепер же самі можемо ним користуватися.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора



Оглядач-ремонтник вагонів Михайло Петрашук запобіг аварії

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Вагон, який належить вантажовідправнику з РФ, повертався після вивантаження у Румунії через Вадул-Сірет, призначався для перевезення небезпечних вантажів. Як зазначив перший заступник начальника служби вагонного господарства Роман Кручак, така несправність вагона дуже небезпечна, бокові рами є основними несучими конструкціями ходових частин, на які опирається вагон. Тріщина могла призвести до руйнування бокової рами, а відтак спричинити аварію потяга. “Подібний випадок був минулого року на перегоні Борщовичі-Підбірці, коли у білоруському вагоні зламалася бокова рама. Тоді аварія спричинила важкі наслідки та чималі збитки: 6 вагонів були пошкоджені до ступеня виключення, зруйноване колійне полотно. Інший випадок, коли завдяки пильності чергового по переїзду вдалося уникнути аварії потяга у Красному, в одному вагоні якого зламалася надресорна балка.

Справності ходових частин,

візків, колісних пар оглядачі вагонів надають особливу увагу. Окремі елементи вилучають для перевірки в цехах і ремонтних дільницях, проведення повної дефектоскопії.

Пошкоджений російський вагон, який відчепили від рухомого складу, зараз перебуває на станції Хриплин. Ми повідомили власника про поломку і тепер чекаємо відповіді – чи він надасть нам запчастину, чи оплатить ремонт повністю”, – зазначив Роман Кручак.

Трудову діяльність Михайло Петрашук розпочав у вагонному депо Коломия у 1976 році слюсарем 3 розряду на ПТО Івано-Франківськ. У 1979 році після служби в армії працював оглядачем вагонів ПТО станції Надвірна, згодом переведений на посаду старшого оглядача вагонів. У 1995 році після невеликої перерви продовжив працювати на залізниці на посаді оглядача-ремонтника вагонів ПТО Хриплин, із 2004 по 2013 роки – старший оглядач вагонів ПТО Хриплин. Із квітня цього року Михайло Петрашук

працює оглядачем-ремонтником вагонів ПТО станції Хриплин експлуатаційного вагонного депо Коломия.

Упродовж роботи на залізниці Михайло Петрашук зарекомендував себе технічно грамотним спеціалістом, який суворо контролює та забезпечує дотримання правил, інструкцій, технічних вказівок і технологічних процесів із технічного обслуговування вагонів, своєчасно та якісно виконує поставлені завдання, досконало знає вагонне господарство, користується авторитетом у колективі депо.

За сумлінне виконання посадових обов'язків, пильність під час огляду вагона, попередження можливої транспортної події та згідно з Положенням про одноразове заохочення працівників залізниці за виявлення в експлуатації несправностей рухомого складу, що загрожують безпеці руху, оглядач-ремонтник Михайло Петрашук буде нагороджений премією.

Юрій ДУБИК

