



**У попередніх числах газета знайомила читачів із кращими підрозділами магістралі – переможцями галузевого трудового змагання серед колективів підприємств господарства будівельно-монтажних робіт і експлуатації цивільних споруд та пасажирського. Приємно відзначити, що львівські залізничники стали переможцями і серед підрозділів одного з найчисельніших та найскладніших господарств Укрзалізниці – колійного. За підсумками роботи у 2013 році першість у трудовому змаганні здобув рейкозварювальний поїзд №16 із Дублян Львівських.**

тощо. За цими показниками львів'яни випередили навіть традиційних лідерів галузі.



– На залізницях України найбільш прогресивною нині є технологія застосування безстикової колії, – зазначив начальник служби колії Львівської залізниці Роман Черніцький.

дальшим їх уварюванням у більшу довжину на перегонах та вирізає дефектні місця безпосередньо в колії. Для виконання цих завдань на підприємстві функціонують три лінії, обладнані стаціонарними рейкозварювальними машинами, та п'ять пересувних рейкозварювальних машин, одна з яких – на комбінованому автомобільно-залізничному ходу.

– Виробничий цикл, під час якого залізничні рейки перетворюються на зварні пліти, починається на відкритому складі зберігання. Тут за допомогою підйомників стропальники вантажать готові рейки на рольгангові потоки, які опісля для відповідної

лювати правильність встановлення рейок у рейкозварювальну машину та запустити її. Доставлені на місце проведення колійних робіт довгомірні пліти укладаються в колію і зварюються пересувними рейкозварювальними машинами.

У 2013 році план зварювання рейок пересувними та стаціонарними рейкозварювальними машинами ВП "Рейкозварювальний поїзд №16" виконав на 106,8%. За плану 220,4 приведених км фактично виконано 235,4 км, зокрема на 17 км перевиконано план зі зварювання нових рейок у пліти у безстикову колію. За підсумками року від реалізації послуг підсобно-допоміжної діяльності підприємство отримало доходи у сумі 280 тис. грн за планових 60 тис. грн. Із них 181 тис. грн – від реалізації виробів, виготовлених із металобрухту. Зокрема ми освоїли виготовлення лемешів для плугів із відходів, що залишаються при зварюванні довгомірних рейкових пліт. Адже залізничні рейки виготовляються з високоякісної сталі, і у нашому технологічному процесі залишаються їх відрізки, які раніше просто йшли на металобрухт. Ситуація змінилася минулого року, коли до керівництва залізниці звернулися представники фірми, що займається виготовленням сільськогосподарського знаряддя, який були необхідні лемеші для плугів. Ми вивчили надані креслення, обладнали спеціальний стенд, і незабаром кілька наших спеціалістів включилися у цю роботу. Треба сказати, що ці деталі виготовлялися не з нових рейок, а з тих, що були замінені і за технічними вимогами не підлягали подальшій експлу-

## ТУТ БЕРЕ ПОЧАТОК БЕЗСТИКОВА КОЛІЯ



Із нелегкою, проте заслуженою звитягою колектив підприємства привітав начальник управління експлуатації Головного управління колійного господарства Укрзалізниці Володимир Чемеринський, вручивши перехідний прапор та почесний диплом керівнику підприємства Володимир Дзябку.



– Хоча рейкозварювальний поїзд №16 не є найпотужнішим підприємством у господарстві, саме його результати роботи здобули найвищу оцінку серед решти аналогічних підприємств

та колійноремонтних заводів, – зауважив Володимир Чемеринський. – Основні критерії, за якими визначаються переможці, – це не лише виконання планових показників – від продуктивності праці до підсобно-допоміжної діяльності, а й відсутність браку в роботі, випадків виробничого травматизму

– Відсутність стиків забезпечує плавність руху потяга, комфортність подорожі пасажирів, зменшує опір руху поїздів та скорочує витрати на поточне утримання, ремонт колії і рухомого складу. За попередні 5 років протяжність колії із безстиковими плітками на Львівській залізниці збільшилися на 447 км і становить 2976 км, або 54% від загальної.

У процесі експлуатації у рейкових плітках виникають дефектні місця, які необхідно усувати (вирізати) безпосередньо в колії. Кількість таких місць на Львівській залізниці до 2012 року постійно зростала і становила уже понад 1,5 тис. місць. У 2013 році завдяки зусиллям колективу рейкозварювального поїзда та працівників колійного господарства в цілому ця тенденція пішла на спад, і дефектних місць поменшало на 9 відсотків.

Для вирішення цих завдань на Львівській залізниці у 1956 році створено відокремлений підрозділ "Рейкозварювальний поїзд №16", до речі, єдиний на залізниці. Поїзд виконує два основні завдання – виготовляє із 25-метрових рейок рейкові пліти довжиною до 800 м у стаціонарних умовах із по-

обробки (зварювання, додаткова механічна обробка, перевірка засобами дефектоскопії) подаються на платформи рейковозного складу для транспортування до місця колійних робіт, – розповів головний інженер рейкозварювального поїзда Володимир Валага. – Зварювання виконується на автоматичних зварювальних машинах типу К-1000 під постійним комп'ютерним контролем.



Кожна машина після завершення операції видає всі параметри звареного стику та висновок про його придатність. Процес зварювання стику триває кілька хвилин. Після цього стик шліфують і перевіряють дефектоскопом. Зараз відбувається монтаж спеціального дефектоскопа з реєстрацією даних кожного перевіреного стику. Завдання оператора полягає у тому, щоб проконтро-

атації, тобто раніше їх просто здавали на металобрухт. Крім того, використовувалися відходи нашого виробництва, що залишалися після випробування контрольних зразків – їх ламали на стенді для визначення якості звареного стику. Економічні розрахунки засвідчили, що освоєння нової продукції дає чималий прибуток, таким чином ми перевиконали завдання із підсобно-допоміжної діяльності.

В одному з кабінетів адміністративної будівлі вдалося ознайомитися зі зразками лемешів. В оброблених на верстатах та пофарбованих частинах плугів було важко впізнати непоказні сталеві заготовки, які доводилося бачити у виробничому цеху підприємства.

– Замовнику наша робота сподобалася, тим більше, що у нас ця головна частина плуга виготовляється із високоякісної сталі, – зауважив Володимир Валага. – Ми готові працювати і далі, слово за замовником, у якого, на жаль, значно зросло виробничі витрати через підвищення ціни на газ та метал.

Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото автора