

## Мала тріщина – велика загроза

**Тріщина колісної пари вагона є безпосередньою загрозою безпеці руху, адже в будь-який момент може призвести до сходу рухомого складу, пошкодження вагонів та залізничного полотна.**

Як розповів перший заступник начальника служби вагонного господарства Роман Кручак, у березні оглядачі вагонів Юрій Лехман та Сергій Михальчук на ПТО Здолбунів експлуатаційного вагонного депо Ковель виявили дві небезпечні несправності – тріщини у колісних парах:

– Під час технічного обслуговування методом обстукування колісної пари оглядач вагонів Юрій Лехман почув підозрілий звук. Згодом під час ретельного огляду колісної пари була виявлена тріщина диска обода колеса довжиною 400 мм.

Через три тижні оглядач вагонів цього ж ПТО Сергій Михальчук під час технічного огляду потяга, що слідував за кордон, виявив аналогічну тріщину. Вагони були відчеплені на станції Здолбунів для заміни колісних пар.

За попередні 5 місяців на залізницях України зафіксовано 3 випадки зламу шийки осі колісної пари в холодному стані, тому особливу увагу звертаємо начасне виявлення несправностей. Із цього приводу служба поінформувала всі ПТО про необхідність ретельного огляду вагонів.

Колісна пара має певний ресурс використання, після семи-дев'яти ремонтних пітчочок стає непридатною. Причиною появи тріщин є утворення незначної пористості металу під час виготовлення суцільно катаного колеса, унаслідок чого з часом розвиваються внутрішні мікротріщини та згодом – тріщини. Після ремонту колісні пари фарбують, і виявити тріщину, яка утворилася в процесі експлуатації, візуально під шаром фарби під час технічного обслуговування дуже важко. Тому під час обстукування оглядач вагонів чує навіть незначні зміни у “звучанні” колеса. Колісні пари, у яких виявлено тріщини, служать у депо експонатами під час технічних практичних навчань.

Приємно, що такі серйозні несправності виявляють не лише досвідчені, але й молоді оглядачі вагонів, які ще не мають значного досвіду роботи, – зазначив Роман Кручак. – Юрію Лехману – 22 роки, він закінчив Здолбунівський професійний ліцей залізничного транспорту за спеціальністю “оглядач-ремонтник вагонів” та Чернівецький транспортний коледж. Трудову діяльність розпочав у серпні 2010 року оглядачем-ремонтником вагонів 4 розряду пункту технічного обслуговування вагонів Здолбунів Південного парку. З 2011 року працював слюсарем із ремонту рухомого складу 3 розряду вагоноскладальної дільниці з ремонту вантажних вагонів. Із червня 2011 року працює оглядачем-ремонтником вагонів пункту технічного обслуговування вагонів Здолбунів Південного парку. Юрій Лехман добре зарекомендував себе у роботі, зокрема у жовтні минулого року під час технічного обслуговування вантажного поїзда виявив зсув буксового вузла у вагоні.

Сергію Михальчуку – 36 років. Після закінчення Здолбунівського професійного ліцею залізничного транспорту у 1998 році почав працювати за спеціальністю – оглядачем-ремонтником вагонів 4 розряду пункту технічного обслуговування вагонів із відчепленням. Із 1999 року працював старшим оглядачем вагонів, із 2002 року – старшим майстром складального цеху депо. Із 2006 року працює оглядачем-ремонтником вагонів пункту технічного обслуговування вагонів Здолбунів. Сергій Михальчук неодноразово виявляв несправності, які становили загрозу безпеці руху. У листопаді 2013 року виявив зсув буксового вузла колісної пари.

За виявлену пильність у роботі оглядачі вагонів будуть нагороджені грошовою премією.

Галина КВАС

## Про найважливіше у роботі складачів



**Нещодавно на Рівненській дирекції залізничних перевезень з ініціативи начальника дирекції Івана Груника відбувся семінар-нарада зі складачами поїздів, на якому розглянуто підсумки роботи дирекції у 2013 році та виокремлено перспективи 2014-го.**

Як відзначив у вступному слові Іван Груник, дирекція виконує значну частину вантажної і поїзної роботи залізниці, забезпечуючи щомісячне навантаження до 1 млн тонн вантажів на загальну суму до 45 млн грн, крім того, до 15 млн грн додатково надходять на рахунки Державного підприємства “Український транспортно-логістичний центр” (УТЛЦ) і до 25 млн грн – на рахунки інших дирекцій залізниці, де зареєстровані відправники, тоді як вантажні операції фактично здійснюються на станціях Рівненської дирекції.

Вагомим є внесок складачів поїздів у виконання цих обсягів роботи. Саме ці спеціалісти забезпечують своєчасне розформування потягів, підбір та подання вагонів вантажовідправникам із дотриманням вимог охорони праці та безпеки руху. Усі складачі поїздів у дирекції пройшли навчання та склали іспити в комісіях при вагонних депо на право технічного огляду рухомого складу під час формування складів поїздів та випробування автогальм тощо.

Сьогодні у дирекції працює 148 складачів поїздів, і хоча ця

професія вважається робітничою, п'ятеро з них мають вищу освіту, 26 – неповну вищу, 13 навчаються у вузах, а три – у коледжах.

На нараді обговорено проблемні питання, вирішення яких активізує роботу дирекції і забезпечить безумовне виконання вимог нормативних документів із безпеки руху. Наприклад, станція Дубно фактично виконує роботу дільничної станції з обслуговування вантажних станцій на дільницях Здолбунів–Ожидів і Кам'яниця-Волинська–Кременець, тому скорочення кількості оглядачів вагонів на ній ускладнює проведення технічного огляду, призводить до збільшення терміну простою поїзних локомотивів та їх неефективного використання.

Не вирішене питання проїзду роз'їзних складачів поїздів у пасажирських та приміських поїздах підвищеного комфорту від станції приписки до станції, де необхідно провести перезміну.

Складачі поїздів мають чимало зауважень до якості спецодягу, особливо плащів, які повинні бути водонепроникними і мати відповідний колір та світлодібв-

ні елементи, щоб додатково не одягати на них сигнальні жилети. А ще на станціях, де проводиться технічний огляд вагонів, вагонні депо повинні створити запас деталей гальмівної магістралі (кінцеві крани і ручки до них, ущільнювальні кільця, рукави гальмівної магістралі). Потребує вирішення і питання забезпечення складачів поїздів надійними та легкими сигнальними ліхтарями.

За підсумками семінару-наради намічено шляхи та способи вирішення проблемних питань. Народа завершилася прийнятною подією: наказом начальника дирекції за сумлінну працю, досягнення високих показників у роботі, професійне виконання посадових обов'язків оголошено подяку з виплатою грошової винагороди складачам поїздів: станції Обарів – Олегу Войтовичу, станції Броди – Тарасу Проказюку, станції Ковель – Вадиму Шептурі, станції Ізов – Валерію Отченашу, станції Здолбунів – Михайлу Конончуку, станції Володимир-Волинський – Олександрю Дячуку, станції Клесів – Сергію Баранову-Орлу, станції Дубно – Миколі Гаврилюку, станції Сарни – Івану Федіку, станції Ківерці – Олегу Андрійчуку.

**Микола РУДИЙ,**  
начальник техвідділу Рівненської дирекції залізничних перевезень  
Фото автора

## Із Постанови конференції Лікарняної каси від 28 лютого 2014 року

Надати право виконавчій дирекції за рішенням правління укладати договори на додаткове медичне обстеження або лікування у спеціалізованих медичних закладах і лабораторіях, куди направляються на лікування або дослідження члени Лікарняної каси під час стаціонарного лікування за умови, що його неможливо провести в базових медичних закладах.

Правлінню Лікарняної каси переглядати рішення, що впливають на зростання витрат, у тому числі компенсації понадлімітних витрат за дороговартісне лікування у приватних і комерційних медичних закладах та лікування за кордоном, а також угод, де можливі порушення.

Надати право правлінню ЛК спільно із наглядовою радою приймати рішення щодо придбання медичного обладнання вартістю до 500 тис. грн за умови наявності на рахунку ЛК коштів в обсязі не менше тримісячного резерву за максимальною місячною витратою у 2013 році

та врахування потреб поточного місяця. В інших випадках рішення про придбання медичного обладнання приймається конференцією Лікарняної каси.

Враховуючи зростання цін на медикаменти та витрат на послуги, що надаються членам Лікарняної каси, починаючи з 01.06.2014 р., встановити членські внески в розмірі 50 грн на місяць.

Просити керівництво залізниці та дорожній комітет профспілки прирівняти надання матеріальної допомоги членам Лікарняної каси на часткову компенсацію членських внесків до рівня допомоги, яка надається застрахованим у страховій компанії.

Збільшити ліміти відшкодування за ендопротезування з 15 до 20 тис. грн, на інфекційні захворювання – із 4 до 10 тис. грн.

Встановити граничний річний ліміт відшкодування за лікування членів Лікарняної каси в сумі до 50 тис. грн із ура-

хуванням податку. Інші рішення можуть прийматися за спільним рішенням правління, наглядової ради, ревізійної комісії.

Уперелік випадків захворювань, що не підлягають компенсації за програмою медичної допомоги, додатково включити:

- амбулаторно-поліклінічну допомогу;
- цироз печінки алкогольної етіології;
- операції з корекції зору;
- діагностику та лікування психіатричних захворювань;
- придбання контрацептивів, засобів гігієни, харчових добавок, стимуляторів загальної дії, ензимів, косметичних засобів, вітамінів та гомеопатичних ліків;
- придбання контактних лінз, слухових апаратів та протезів;
- придбання медикаментів, консультації та обстеження за власним бажанням;
- придбання препаратів постійної терапії при лікуванні

хронічних захворювань;

– перебування на ліжку (додаткове харчування, м'який інвентар та консультації лікарів) в неуповноважених медичних закладах.

Запропонувати головам профспілкових організацій та керівникам медичних закладів за участю представників Лікарняної каси продовжити практику зустрічей у трудових колективах із питань медичного обслуговування працівників залізниці та покращення роботи Лікарняної каси.

Виконавчій дирекції постійно інформувати членів Лікарняної каси через газету “Львівський залізничник”, інформаційні стенди у структурних підрозділах про свою діяльність, рішення правління про порядок компенсації витрат на лікування.

Делегатам конференції інформувати свої колективи про роботу та рішення конференції.