

машини експлуатуються у колійних машинних станціях. Адаже саме вони проводять основні роботи з оздоровлення колії.

Без гальмівних башмаків нема руху

Уже тривалий час на підприємстві налагоджена лінія з ремонту гальмівних башмаків. Що включає в себе цей ремонт? Це досить складний технологічний цикл, куди



входить виготовлення полоза зі сталі відповідної марки (вона не повинна у процесі експлуатації прилипати до рейки), прошивка отворів, фрезерування носка і подальше збивання з колодкою за допомогою заклепки. Таким чином у колійних дорожніх ремонтно-механічних майстернях продовжують життя цього цього важливого пристрою, бо новий гальмівний башмак коштує дорожче за ремонт.

Ціна раціональної пропозиції

Нещодавно фахівці колійних дорожніх ремонтно-механічних майстерень посіли перше місце серед споріднених підприємств Укрзалізниці на конкурсі раціоналізаторських розробок. Йшлося про виготовлення циліндрів для гідравлічних систем колійних машин. На колійній машині працюють два такі вузли. Ця деталь працює під високим навантаженням, відповідно інтенсивно зношується. Звичайно, можна придбати нову у російського виробника або в Австрії, але й ціна буде відповідною.

— Ми з'ясували для себе технологію та складність роботи, наші спеціалісти проаналізували пропозиції українського ринку комплектуючих, яких сьогодні доволі багато, та придбали необхідні деталі, — розповідає інженер-технолог під-

приємства Роман Пустельник. — У підсумку змогли власними силами скомплектувати новий вузол. Для прикладу наведу кілька цифр: вартість нового виробу — 68,314 тис. грн, вартість нашого — 8,9 тис. грн, тож економія коштів лише на одному циліндрі — понад 58 тис. грн. Ідея його виготовлення власними силами була колективною. Розрахунки і креслення виконав техвідділ підприємства. Спочатку ми використовували старі частини,

тепер виготовляємо повністю нові циліндри. Роботу високо оцінило керівництво Укрзалізниці, тому всі причетні до цієї рацпропозиції нагороджені грошовою премією.

Розробляли ми і технологіч-



ний процес відновлення вентиля високого тиску. Якщо спробувати застосувати для цього звичайний вентиль, його просто розірве. Частина деталей виготовлена власними силами, вентиль уже стоїть на машинах, які працюють на лінії.

Дуже багато рацпропозицій пов'язано і з виготовленням оснащення для випуску різноманітних

деталей. Усе це може видатися дрібничками, та у підсумку маємо економію значних коштів і часу, адже деталь виготовляється на залізниці, а не замовляється у стороннього виробника.

— Сучасне підприємство не може ефективно працювати без раціоналізаторів, — розмірковує начальник підрозділу. — Усе починається з цеху, зі спеціалістів, які творять у процесі роботи. Цю творчість стимулює виробничу необхідність. Потім збирається група людей, які остаточно прораховують усе, роблять ескізи... Наші раціоналізатори заохочуються грошовими преміями. Наприклад, за розробку і виготовлення циліндра вони отримали 5 тис. грн. До активізації раціоналізаторської роботи колектив заохочує керівництво служби, зацікавлене у покращенні якості ремонтних робіт.

Чи важко бути першими?

Усе почалося з того, що необхідно було щось робити зі старою вугільною котельнею. Усі допустимі терміни експлуатації вона давно відпрацювала. Треба було її замінити, але чим? Почали з вивчення ринку. Головне завдання полягало у тому, щоб забезпечити робітників комфортними умовами праці. Це просто, якщо треба обігріти офіс. А як ефективно та

економічно обігріти виробничий цех із висотою стелі більше 6 метрів? Тут виникає багато проблем. Вирішили зупинитися на інфрачервоних газових обігрівачах. До речі, за технічними умовами вони повинні встановлюватися на висоті не менше 6 метрів від підлоги. Головний позитив у тому, що при такому способі прогривається не повітря, а лише фізичні предмети. Таким чином техніка, яку поставили в цех із вечора для ремонту, до початку зміни прогривається до нормальної температури, і працювати з нею слюсарям набагато комфортніше.

Сьогодні три цехи підприємства опалюються автоматичними обігрівачами, у решті приміщень стоять звичайні батареї. До речі, самбірські залізничники перші на залізниці застосували інфрачервоний вид обігріву виробничих приміщень.

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

На фото: інженер-технолог
техвідділу Роман Пустельник,
електронік Михайло Баран,
гідравлік Ярослав Сенюта

▼ АКЦІЯ

На залізниці пройшов День охорони праці

28 квітня відбулися заходи в рамках Всесвітнього дня охорони праці. Цього року за рекомендацією Міжнародної організації праці акція відбулася під гаслом "Безпека праці та здоров'я під час використання хімічних речовин на виробництві".

Львівська залізниця активно долучилася до проведення Дня охорони праці — було організовано ряд інформаційно-просвітницьких заходів із метою попередження випадків виробничого травматизму та підвищення рівня безпеки праці залізничників.

У підрозділах магістралі відбулося понад 550 тематичних зустрічей, присвячених цьогорічній темі Всесвітнього дня охорони праці. Працівники магістралі також обладнали 933 стенди з тематичною інформацією, а на відеотерминалах, що встановлені на вокзалах та в салонах потягів, демонстрували 58 відеороликів, присвячених темі охорони праці.

Загалом на Львівській залізниці відбулося понад дві сотні конкурсів на краще робоче місце, дільницю та працівника з охорони праці.

Основною метою щорічного проведення всесвітньої акції є привертання уваги суспільства, органів державної влади, суб'єктів господарювання, громадських організацій до питань охорони праці, запобігання нещасним випадкам на виробництві та професійним захворюванням, а також ушанування пам'яті осіб, які загинули на виробництві.

▼ НАДЗВИЧАЙНА ПОДІЯ

Дитячі "розваги" призвели до трагедії

У четвер, 1 травня, на станції Підзамче у Львові сталася трагедія — 13-річна дівчинка була смертельно травмована струмом високої напруги.

Розслідуючи обставини випадку, правоохоронці з'ясували, що вихідного дня трійко дівчат проходило повз залізничні колії вантажного парку, одна з подруг вирішила сфотографуватися на даху вагона. Не зваживши на смертельну небезпеку та нехтуючи правилами безпеки на залізничних об'єктах, вона вилізла на одну з порожніх цистерн, над якою проходив контактний дріт, і зазнала удару електричним струмом потужністю понад 25 тис. вольт.

Схожий випадок трапився нещодавно в селі Стрільки Львівської області. 12-річний школяр під час прогулянки залізничним мостом вирішив похизуватися перед друзями — хлопчина потрапив у заборонену зону, де проходив контактний дріт, і зазнав удару електричним струмом високої напруги. Із численними опіками тіла дитину було госпіталізовано в реанімаційне відділення лікарні.

Попри численні звернення залізничників до дорослих і дітей, нагадування про правила безпеки, зауваження про сувору відповідальність громадян за порушення правил поведінки на об'єктах залізничної інфраструктури, трагічні випадки трапляються і надалі. Найстрашніше, що жертвами особистої неухважності та легковажності, а іноді й байдужості дорослих стають діти. Львівська магістраль укотре закликає громадян суворо дотримуватися правил безпеки на об'єктах інфраструктури. Особливе прохання до батьків, учителів та наставників приділяти увагу роз'ясненням серед дітей. Зі свого боку залізничники готові відреагувати на звернення вчителів, дирекції навчальних закладів, відвідати класи та провести тематичні уроки з охорони і безпеки життєдіяльності, докладніше розповісти дорослим і малим про правила безпеки на залізниці.

▼ ОГОЛОШЕННЯ

Державне територіально-галузеве об'єднання "Львівська залізниця" має намір отримати дозвіл на викиди забруднювальних речовин в атмосферне повітря для відокремленого підрозділу "Ремонтно-експлуатаційне вагонне депо Клепарів".

На території майданчика ВП "Ремонтно-експлуатаційне вагонне депо Клепарів" ДТГО "Львівська залізниця", який знаходиться за адресою Львівська обл., м. Львів, Залізничний р-н, вул. Левандівська, 14-1, розміщено шістьдесят три стаціонарні джерела викиду, які викидають в атмосферне повітря двадцять сім забруднювальних речовин (залізо та його сполуки, манган та його сполуки, мідь та її сполуки, луги ідкі, нікель та його сполуки, ртуть та її сполуки, свинець та його сполуки, цинк та його сполуки, хром та його сполуки, діоксид азоту, арсен та його сполуки, сірки діоксид, оксид вуглецю, фтористий водень, бутан, ксилол, толуол, спирт бутиловий, спирт етиловий, ацетон, етилацетат, ацетон, масло мінеральне нафтове, уайт-спірит, вуглеводні граничні C12-C19, речовини у вигляді суспендованих твердих частинок, пропан) у загальній кількості 9,175999 т на рік.

Детальну інформацію можна отримати за тел. (032) 226-82-79 (інженер виробничо-технічного відділу Мазяр Петро Степанович).

Пропозиції та зауваження стосовно викидів забруднювальних речовин скеровувати в управління екології та благоустрою департаменту містобудування Львівської міської ради (м. Львів, площа Ринок, 1).