

ВТОРОЙ РАЗ – ВЫСШИЙ КЛАСС

3 мая, 2023

Локомотивное депо Молодечно второй год подряд признано лучшим транспортным предприятием с занесением на Доску почета района. Кроме того, участок по обслуживанию и ремонту локомотивов и узлов удостоен престижной на Белорусской железной дороге премии по безопасности движения поездов имени машиниста В.А. Яцкевича.



Мастера Александр Юркевич, Иван Ламбоцкий и Юрий Бурец обсуждают производственные задания

Обеспечение безопасности движения лежит на всех звеньях перевозочного процесса стальной магистрали. И, безусловно, на тех, кто задействован в обновлении подвижного состава. Локомотивное депо Молодечно многие годы специализируется на заводском ремонте колесных пар более 10 серий тепловозов, являясь единственным в своем роде на БелЖД.

– Колесные пары – один из ответственных элементов подвижного состава, – отмечает заместитель начальника депо по ремонту Максим Терех. – Находясь постоянно в движении, они должны обеспечивать высокую надежность. Поэтому к ходовой части локомотива предъявляются особые требования. Работа по их обновлению – задача коллектива участка по обслуживанию и ремонту локомотивов и узлов.

Сегодня это – 58 профессионалов своего дела: слесари по ремонту, токари, дефектоскописты, прессовщики, бандажники. Благодаря их чудотворным манипуляциям колесная пара получает второе рождение. На участок она попадает после отбраковки – по результатам геометрических измерений или неразрушающего контроля в разных депо приписки локомотивов. К слову, последний в Молодечно проводится на всех этапах обновления колесной пары: после механической обработки оси, центра, бандажа, зубчатых колес на разных станках, прессовых работ и при осмотре мелких деталей.



Наталья Чубина – один из четырех дефектоскопистов, которые следят за состоянием всех деталей колесной пары:

– Благодаря неразрушающему контролю выявляются опасные дефекты: возможные заводские браки, внутренние напряжения, трещины, микропоры, пустоты, расслоения и другие, вызванные в том числе процессами коррозии. При их определении используются магнитопорошковый, вихретоковый и ультразвуковой методы.

При последнем в помощь дефектоскописту – Peleng УД2-102, позволяющий выявлять внутренние дефекты в изделиях из металлов и сплавов (в данном случае – оси, бандажа, основного сечения, гребня). Мастер отделения по ремонту колесных пар Иван Ламбоцкий пояснил, что прибор, способный работать в труднодоступных местах, а также на высоте и в опасных условиях, обеспечивает до 100 предварительных настроек.

У Натальи Григорьевны – большой опыт в области дефектоскопии. На предприятии она совсем недавно, до этого 10 лет имела дело с неразрушающим контролем дизелей тепловозов в локомотивном депо Минск.

Распространенным дефектом является изношенность поверхностей буксовых шеек осей колесных пар. Если это нельзя устранить обточкой и шлифовкой с последующим упрочнением, то ось поступает токарю, который способом электродуговой металлизации восстанавливает ее до чертежных размеров.



Владимир Мяделко в депо – 28 лет, свое дело знает отлично, как и станок, с которым в паре работает 10 лет.

– Суть технологии – в том, что металлическая проволока расплавляется электрической дугой, распыляется струей сжатого воздуха на мельчайшие

частицы и наносится на подготовленную поверхность, образуя покрытие необходимой толщины, – делится Владимир Николаевич.

Одним из важных элементов колесной пары является подшипник буксового узла, состояние которого напрямую влияет на безопасность движения поездов. Если запчасти буксового узла после определения дефектов подлежат восстановлению, они попадают на обработку шлифовальными и полировальными станками, получая вторую жизнь. К этому причастны и слесари по ремонту подвижного состава Сергей Погудо и Павел Дашкевич, которые не один год отдали предприятию.

А вот дефектный подшипник отправляется в роликотное отделение. Сложное и кропотливое дело по его восстановлению требует повышенного внимания и концентрации. Над этим «колдует», выполняя почти ювелирную работу, слесарь по ремонту подвижного состава Дмитрий Жилинский.



В прошлом году заводским ремонтом деповчане обновили порядка 700 колесных пар. При их восстановлении используются современные станки и передовые технологии, внедряются и собственные рационализаторские находки, позволяющие экономить значительные средства. В 2022-м здесь начали применять технологию восстановления посадочных поверхностей под внутреннее кольцо подшипника опоры колесной пары тепловозов методом гиперзвуковой металлизации. Она разработана совместно с ГНУ «Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси». Внедрен метод восстановления центровых отверстий оси колесной пары тепловоза ЧМЭЗ – годовой экономический эффект превысил 157 тыс. рублей. В текущем году молодежненские кулибины трудятся над усовершенствованием ремонта корпуса буксового узла тепловоза М62.

Рассказывая о депо, нельзя не отметить цех эксплуатации – локомотивные бригады, составляющие почти половину численности предприятия. Благодаря профессионализму и слаженности они вносят свою весомую лепту в общие производственные достижения. В прошлом году на слете машинистов Белорусской железной дороги машинист электровоза Виктор Борисевич, проработавший в депо 38 лет, был удостоен нагрудного знака «За безаварийный пробег 1 000 000 км на локомотиве».

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

<https://transport-gazeta.by/vtoroj-raz-vyshnij-klass/>