

Відбудовні поїзди Львівської залізниці:

Минулого тижня згідно плану роботи та вказівки Укрзалізниці на Львівській залізниці, на базі відбудовних поїздів Мукачєво та Королево відбулася семінар-нарада на тему: "Впровадження нових технологій ведення відбудовних робіт на залізницях України". У нараді взяли участь представники Головного управління безпеки руху та екології, заступники головних ревізорів залізниць України з відбудовних засобів і автотранспорту, ревізори з відбудовних засобів та керівники відбудовних поїздів.



Семінар-нараду розпочав заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту Євген Талоха. Він коротко розповів про специфіку залізниці та про її відбудовні поїзди. Зокрема, наголосив, що територіально Львівська залізниця обслуговує найбільше областей і значна її частина пролягає у складних гірських умовах. Залізниця забезпечує перевезення пасажирів і експортно-імпорتنих вантажів між Сходом та Заходом, Північчю й Півднем, тому заслужено називається головними воротами України в Європу. Залізничні сполучення з країнами Європи, СНД та Балтії забезпечують 14 прикордонних переходів, оснащених необхідною технікою для навантаження, перевантаження та перестановки вагонів. На станції Мостиська-II встановлено колісперевідний пристрій системи SUW-2000, який забезпечує прийняття залізничних вагонів, для автоматичної зміни ширини колісних пар з колії 1520 мм на колію 1435 мм й у зворотному напрямку. Завдяки цій системі перехід поїздів із широкої колії на вузьку відбувається не 4 години, як це було раніше, а 20 хвилин.

– Львівська залізниця експлуатує 6933 штучні споруди, тобто 35 відсотків

від загальної кількості штучних споруд Укрзалізниці. Це пов'язано зі складним гірським ландшафтом залізниці, – розповідає Євген Талоха. – Щодо вантажної роботи, то на залізниці вона доволі незначна – 20 відсотків, решта – транзит. Тому Львівська залізниця зазнала, мабуть, найбільше втрат від фінансово-економічної кризи. Але, незважаючи на це, її відбудовні поїзди і нині перебувають в повній готовності, оновлюється аварійно-рятувальне обладнання, бо ще свіжий у пам'яті гіркий досвід, що біда приходить несподівано.

Щодо надзвичайних подій, то ми мали дві дуже повчальні "школи": перша - у 2007 році при ліквідації наслідків сходу вагонів із жовтим фосфором поблизу Ожидова і друга – минулорічна ліквідація руйнівних наслідків повені на Прикарпатті. Працювати було важко, але наші відбудовники довели, що вміють оперативно й чітко виконувати завдання у складних нестандартних умовах.

На мою думку, це - добре, що відбудовні поїзди через начальників дирекцій підпорядковані ревізорському апарату, бо разом організовуємо їх готовність до роботи в будь-який час. За останніх два роки для відбудовних поїздів закуплено

електростанції типу АД-2, АД-4 і відрізни бензорізи типу "Партнер", 10 вантажних спецавтомобілів FAW, 20 ізолюючих проти-газів АСВ-2, три компресори для зарядки повітряних балонів для цих протигазів, 350 распіраторів РУ-10М, 22 аварійних освітлювальних установок "Світлова вежа", придбано й перфоратори. Окрім цього, закуплено 2 комплекти вантажопідйомних подушок, 8 комплектів синтетичних строп, гаки для строп, кутники з магнітними зчепленнями під стропи, 3 комплекти каркасних



наметів, аварійно-рятувальне обладнання для відбудовного поїзда станції Львів, стенд для випробування газорізного обладнання, який знаходиться в Королево. Усі відбудовні поїзди мають очисні машини "Керхер". Для відбудовних поїздів Самбір, Здолбунів, Хриплин і Королево придбано сертифіковані стенди для випробування вантажозахоплювальних пристроїв.

У цьому плані хочеться подякувати начальнику залізниці Михайлові Мостовому, який з розумінням ставиться до важливості готовності відбудовних поїздів до ліквідації надзвичайних подій і наслідків стихійних лих.

Начальник Ужгородської дирекції залізничних перевезень Олександр Єфіменко зазначив, що завдяки допомозі керівництва залізниці, дирекції, а також підсобно-господарській діяльності відбудовних поїздів, зусиллями колективів вдається підтримувати ці підрозділи у належному стані. У найближчих планах – комп'ютеризувати ці підрозділи.

Начальник Мукачівського відбудовного поїзда Степан Попович ознайомив учасників наради зі структурою та технічним і побутовим оснащенням підприємства... Крани, тягачі, бульдозер, інші

пристрої, які допомагають під час роботи у складних умовах. Наприклад, для виводу з перегону вагонів зі зламаною віссю є підйомник на платформі тягача ГТУ та пристрої "Ролик" і "Балансир". Цей крановий підйомник може переміщуватися у поперечному напрямку. Аналогів такого на Львівській залізниці більше нема. Між краном та підстріловою платформою виготовлено спеціальні засоби зчеплення із використанням гвинтової упряжі західноєвропейського типу. У випадку сходу з рейок крана або підстрілової платформи з порушенням центрів автозчепки більше 150 мм, пристрій не допускає саморозчепу між платформою і краном та запобігає пошкодженню стріли крана. На правах господаря Степан Попович ознайомив присутніх із санітарно-побутовими вагонами, переобладнаними під житло для працівників відбудовного поїзда, де є всі зручності.

– Виїжджаємо на підрядні роботи, – веде далі Степан Попович. – Основна наша підрядка – перевантаження великогазових вантажів. Ми можемо перевантажувати вантажі вагою до 160 тонн, оскільки вміємо працювати двома кранами одночасно.

Увагу учасників наради привернула демонстрація роботи самохідного мінікрана "Павук" японського виробництва. Особливість крана полягає в тому, що його ширина всього 60 см і він може заїхати практично у будь-яке приміщення. Стріла розкладається до 12 метрів. Максимальна вага, яку може підняти цей кран – 2,9 тонн. Присутнім влаштували показ аварійно-рятувальної техніки, якою оснащений Львівський відбудовний поїзд. Роботу обладнання демонстрував начальник поїзда Василь Купчак.

Першим випробували гідравлічний розширювач на 350 мм, яким можливо розтиснути вузькі місця. Наприклад, його можна застосовувати там, де не можливо скористатися "різаком". Продемонстрували силовий циліндр із двома штоками, який здатен розширювати щілини до 80 см. Показали й кусачки, які перерізають арматуру діаметром до 32 мм та інші елементи сталевих конструкцій. Кусачки легко порізали на невеликі шматки колійний костиль та арматуру. Продемонстрували гідравлічні ножиці, здатні різати метал товщиною до 10 мм. Для розрізання металевих частин великого діаметру придбано відрізни машини "Партнер". Закуплено вантажопідйомні подушки. Одна подушка може підіймати вантаж вагою до 40 тонн на висоту до 40 см.

За словами Василя Купчака, саме ця рятувальна техніка найчастіше використовується у роботах з ліквідації наслідків надзвичайних подій.

Усі пристрої, умови праці та відпочинку,

