

ВАГОМА ІНВЕСТИЦІЯ У БЕЗПЕКУ РУХУ

У вагонному депо Клепарів урочисто відкрито новий автоконтрольний пункт із ремонту автогальмівного обладнання. Зводити цей об'єкт працівники будівельного управління №1 розпочали ще минулого року, кошторисна вартість будівництва становила приблизно 4 мільйони гривень.



Привітав клепарівців із новобудовою начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий:

– Автоконтрольний пункт є важливим об'єктом у гарантуванні безпеки руху поїздів, адже у ньому ремонтуватимуть гальмівне обладнання не лише для вагонного депо Клепарів, а й для пасажирських вагонних депо Львів, Тернопіль, Ужгород, Львівського локомотиворемонтного заводу, вагонного депо Тернопіль, локомотивних депо Львів-Захід, Львів, моторвагонного депо Львів. Я дякую нашим будівельникам, які у важких умовах браку коштів, нестачі відповідного матеріалу, за складних природних умов спорудили такий цех. Відкриття автоконтрольного пункту на території депо – це велика економія, оскільки раніше обладнання потрібно було возити на АКП, яке розташоване на відстані 5 км, а це

– додаткові транспортні витрати. Новий АКП побудований з урахуванням усіх сучасних вимог, зокрема й економії енергоресурсів. Цей пункт – ваша професійна гордість, бажаю користуватися ним ефективно, надаючи допомогу іншим нашим підприємствам.

Начальник залізниці дав вказівку заохотити кращих працівників, які брали активну участь у будівництві автоконтрольного пункту.

Начальник вагонного депо Клепарів Василь Ільчишин зазначив, що потреба перенесення автоконтрольного пункту на територію депо назривала давно:

– Відколи я прийшов працювати у депо, одним із моїх завдань було перенести АКП на його територію. Будівля, яка донедавна функціонувала як автоконтрольний пункт, була побудована ще в 1945 році, у післявоєнні роки там була ідальня, а

з 1964 р. ця споруда переобладнана під АКП із ремонту автогальмівного обладнання. Автогальма – надзвичайно важливий вузол у кожному вагоні, і вони повинні працювати бездоганно. Необхідність мати такий цех поблизу була обґрунтована насамперед економічними міркуваннями, бо тільки на перевезення обладнання на територію депо щороку витрачали понад 30 тис. грн, окрім того, близькість цеху дає можливість жорстко контролювати увесь виробничий процес. У 2006 р. керівництво залізниці прийняло рішення збудувати нову будівлю автоконтрольного пункту на території вагонного депо. Робочий проект на будівництво цеху виконав проектно-вишукувальний інститут "Львівтранспроект". Незважаючи на скрутне фінансове становище, у 2009 р. будівництво розпочали, і сьогодні маємо пункт, який відповідає всім санітарно-побутовим, пожежним нормам, нормативам охорони праці та безпеки руху і є зразковим на Львівській залізниці. Я дякую начальнику залізниці за те, що ми маємо такий автоконтрольний пункт. Однак на цьому не зупинятимемося, маємо ще велике бажання у майбутньому відкрити ПТО Львів. Сподіваюся, що в перспективі керівництво залізниці нам у цьому допоможе. Наразі ж у депо залишаються проблеми з високими дренажними водами, які треба терміново відводити, адже через несприятливу погоду вода затоплює наш цех.

Ще раз висловлюючи подяку керівництву залізниці, службі вагонного господарства, зазначу, що разом із колективом ми дбатимемо про новозбудований об'єкт, будемо утримувати його на високому рівні і, звісно, виконувати всі поставлені



завдання перед нашим депо.

Голова профкому Ірина Пінчук від колективу депо подякувала начальнику залізниці Михайлові Мостовому, голові дорпрофсожу Андрію Сенишину, начальнику служби вагонного господарства Петру Калітчуку за урочисте відкриття автоконтрольного пункту, яке дозволило зробити цей день пам'ятним в історії депо.

Новий автоконтрольний пункт атестовано на право виконання ремонту гальмівного обладнання з постановкою присвоєного клейма. Для виконання якісного ремонту у цеху встановлено сучасне технологічне обладнання, зокрема столи ремонту і перевірки автоматичних регуляторів режимів гальмування, магістральної частини повітроділяючих, головної частини повітроділяючих, пристрій контролю повітроділяючих вантажних вагонів, пристрій контролю автоматичного регулятора режиму гальмування, машина для випробовування пружин, пристрій контролю авторегуляторів гальмівних важільних передач, стіл для ремонту регуляторів гальмівних важільних передач, стелю контролю

параметрів з'єднувальних рукавів. На придбання обладнання витрачено понад 2 млн грн. Працівники вагонного депо Клепарів виготовили стелю для очистки повітроділяючих, стелю для випробування авторегуляторів, стелю для зберігання несправних гальмівних приладів та готової продукції. Разом із колегами з вагонного депо Здолбунів клепарівці виготовили мийну машину для миття гальмівного обладнання, вартість якої 65 тис. грн. Кабінет проведення технічних навчань обладнано макетами та стендами, біля технологічного обладнання вивішено нормативи з технології ремонту та інструкції з охорони праці. Усіма необхідними електропобутовими приладами забезпечена кімната прийому їжі.

Штат працівників цеху – 8 слюсарів та 2 бригадири, які працюватимуть під керівництвом висококваліфікованого та досвідченого майстра Михайла Фундели. Обсяг виконаного ремонту гальмівного обладнання становитиме у середньому 450 комплектів на місяць.

Галина КВАС
Фото автора

Енергетики "озброїлися" новою технікою

Наприкінці червня на станції Славське відбулася презентація новітнього обладнання та спеціального самохідного рухомого складу для господарств електропостачання Укрзалізниці.

На запасній колії станції вишикувалася нова техніка, що вже використовується службами енергосистем кількох залізниць. Тут було представлено і нову мотрису виробництва Івано-Франківського локомотиворемонтного заводу з маніпулятором австрійської фірми Палфінгер. Вона стала однією з п'яти машин австрійського виробника, що успішно експлуатуються в Україні. Безпосередньо біля перону вокзалу демонструвалася робота нового бурового обладнання та крана-маніпулятора, що може використовуватися під час різноманітних робіт на контактній мережі.

– За допомогою цього маніпулятора ми можемо бурити в ґрунті свердловини під опори ліній електропередач та контактної мережі, – розповідає головний механік будівельно-монтажного поїзда служби електропостачання Віктор Легун. – Це надійна і зручна у роботі тех-



ніка, адже в ній передбачено зміну робочих елементів. Наприклад, замість гідронасоса можемо ставити люльку для підйому людей або кранову установку.

Тієї ж думки і начальник будівельно-монтажного поїзда служби електропостачання Євген Ковтанюк:

– Цю машину ми отримали у серпні 2009 р. і встигли на ній добре попрацювати. Сьогодні можна

сказати, що ейфорія вже минула, натомість виявилися й недоробки мотриси, на якій змонтовано систему. Дрезина, виготовлена Івано-Франківським локомотиворемонтним заводом, на жаль, ще має багато "дитячих хвороб". А от техніка фірми Палфінгер показала себе чудово. За час експлуатації ми набурили нею свердловини для великої кількості опор. Можу сказати, що за допомогою цієї

техніки дуже зручно ставити опори ЛЕП на відстані до 10 м від вісі колії. Тут нема жодних зауважень. Та початок був досить нелегким – на буріння перших свердловин наші хлопці витрачали до години часу, поки навчилися працювати з маніпулятором. Сьогодні на цю операцію витрачається близько 10 хвилин. Були випадки, коли доводилося ставити маніпулятором і опори для контактної мережі.

Ми давно вже потребували нової техніки, а та, що є у нас на озброєнні сьогодні, – тепловоз ЧМЕ-3, кран на залізничному ході КДС, бурова установка БМ-700 та вагон-електростанція – пройшла вже не один ремонт і давно застаріла. За технічними характеристиками вона не витримує жодної конкуренції із сучасною технікою. Наприклад, нова мотриса з маніпулятором австрійської фірми Палфінгер здатна виконати роботу цілого установчого поїзда, зокрема – буріння котлованів під опори контактної мережі і монтаж опор. Якщо замінити гідронасос маніпулятора на спеціальну люльку можна виконувати роботи з монтажу й ремонту контактної мережі. Усе це – суттєва економія

дизпалива і робочого часу.

Для оцінки ефективності використання нової мотриси варто навести такий приклад: екіпаж мотриси у складі п'яти осіб (два змінних машиністи, два стропальники та керівник робіт) були відряджені на станцію Здолбунів для встановлення опор. Зазвичай для таких робіт використовується установчий поїзд у складі 6 вагонів, а тут прибула всього одна мотриса. Та коли пішла робота зі встановлення опор, усі місцеві скептики переконалися, що робот-маніпулятор здатен виконувати роботу швидко, якісно і економить чимало часу.

Варто додати, що, ставши до складу будівельно-монтажного поїзда служби електропостачання, нова мотриса попрацювала на Рівненщині, Волині, Закарпатті та у Львівській області. Усього було встановлено понад 300 опор. Робот-маніпулятор непогано показав себе і під час встановлення чотирьох десятків світлофорних щогл для Здолбунівської та Ковельської дистанцій сигналізації і зв'язку.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора