

Оперативність відбудовних робіт потребує сучасної техніки і досвідченого персоналу



Нещодавно на базі Самбірського відбудовного поїзда відбулася галузева школа обміну передовим досвідом із "Впровадження нових технологій ведення відбудовних робіт на залізницях України". Участь у заході взяли 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, ветерани.

Перед початком показових робіт на навчальному полігоні відбудовного поїзда станції Самбір учасників семінару привітав головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Львівської залізниці Євген Талоха.

— Такі зустрічі є важливими і потрібними, адже ми можемо обмінятися досвідом ведення відбудовних робіт, — зазначив Євген Талоха. — Дізнаємося, яке обладнання мають відбудовні поїзди інших залізниць, наскільки воно ефективне, вирішуємо, чи варто й собі придбати таке обладнання або виготовити його самостійно. Окрім цього, такі зустрічі сприяють спільному напрацюванню певних практичних навиків.

На Львівській залізниці відбудовним поїздам приділяється особлива увага, адже це підрозділи швидкого реагування, і вони повинні залишатися такими постійно. А для цього потрібні регулярні тренування, особливо — машиністам кранів, які повинні здобувати досвід. Саме вони виконують основну роботу під час ліквідації сходу з рейок вагонів чи локомотивів. Для цього всі наші

відбудовні поїзди щороку на полігоні станції Рясне-II відпрацьовують спеціальні вправи. Під час цих навчань особливу увагу зосереджуємо на роботі кранівників, аналізуємо наскільки чітко керує роботами начальник поїзда враховуємо злагодженість дій усього колективу. Навчання проводяться ранньою весною у складних кліматичних умовах. Маємо досвід проведення таких навчань і в нічну пору доби, тобто в умовах, максимально наближених до реальних надзвичайних ситуацій. Можу сказати, що колективи відбудовних поїздів Львівської залізниці можуть виконувати найскладнішу роботу. Проте надзвичайні ситуації, які недавно трапилися на українських залізницях, вказують на те, що усім нам є ще над чим працювати і вдосконалюватися.

Наприклад, під час ліквідації наслідків сходу вагонів на перегоні Підбірці-Борщовичі колективи двох відбудовних поїздів працювали не надто злагоджено. Тому наступні навчання на полігоні проводитимемо із двома-трьома відбудовними поїздами одночасно. Будемо тренуватися спільними зусиллями оперативно ліквідувати наслідки навчальної "надзвичайної ситуації". Разом із тим, щоб якісно керувати процесом відновлювальних робіт, необхідно мати хороший зв'язок із машиністами кранів. Нам необхідна така радіостанція, яка забезпечила б двосторонній зв'язок із бульдозеристами, машиністами кранів і працювала б у режимі "вільні руки", щоб вони мали змогу відповідати, не відриваючись від процесу керування відбудовною технікою. Сьогодні ми змонтували таку дослідну радіостанцію у Тернопільському відбудовному поїзді.



Слід враховувати і те, що всі наші крани — стара техніка, для її розгортання потрібен і особовий склад, і певний час. Це впливає на швидкість ліквідації наслідків надзвичайних випадків. На даний час виробники потужної підйомальної техніки вже пропонують крани з телескопічними стрілами, які значно покращили б оперативність роботи відбудовних поїздів, бо нову техніку не потрібно постійно ремонтувати, процес її розгортання займає лише кілька хвилин. Але через брак коштів придбання такої техніки вже кілька років поспіль відкладається.

Гостей з інших залізниць привітав і начальник Львівської дирекції залізничних перевезень Ярослав Федак.

— За характером роботи Львівська дирекція є вантажною, а за місцем розташування — прикордонна, — зазначив Ярослав Федак. — Через дирекцію із Заходу на Схід проходять 5-й і 3-й транспортні коридори, якими рухаються основні вагонопотоки. Зі Сходу на Чехію й Угорщину через станції Лавочне і Сянки, а до Польщі — через станцію Мостиська-II. Для вантажної роботи в дирекції відкрита 51 станція. І хоча за площею дирекція невелика, проте маємо 8 переходів із суміжними дирекціями і три міжнародних переходи.

Профіль колії на дільницях Стрий-Лавочне і Самбір-Сянки складний. На цих дільницях є чимало штучних споруд, у колійному господарстві — 444 кривих. Рух поїздів відбувається з підштовхуючими локомотивами, що вимагає особливого формування поїздів. Саме тому відбудовні поїзди, що входять до Львівської дирекції залізничних перевезень і розташовані на станціях Львів, Стрий, Самбір, готові у будь-який момент швидко прибути до місця надзвичайної ситуації.

Під час обміну думками всі відбудовники були однаковими щодо потреб виготовлення обладнання на випадок необхідності підйому нового рухомого складу — швидкісних поїздів "Хюндай" і "Шкода". Технологія підняття цього рухомого складу інша, оскільки вагони цих поїздів не розчіплюються.

Після активного обговорення проблем та напрацювань делегація вирушила на полігон, де власне й демонстрували свою майстерність відбудовні поїзди Львівської залізниці. Окрім Самбірського відбудовного поїзда, тут була задіяна техніка Стрийського, Львівського і Тернопільського поїздів.

Учасникам школи продемонстрували роботу пристрою для безпечного транспортування на перегін крана ЕДК-500, якщо той прибув на станцію неробочою стороною.

Як розповів начальник відбудовного

поїзда станції Самбір Юрій Теплий, трапляються такі ситуації, коли кран прибуває на станцію неробочою стороною, і нема можливості його розвернути, а транспортувати кран без підстрільової платформи заборонено. Тому, аби не порушувати вимоги техніки безпеки і швидко прибути на місце надзвичайної події, був розроблений пристрій для безпечного транспортування крана на перегін зі швидкістю не більше 10 км/год. Цей пристрій розроблений і виготовлений у відбудовному поїзді станції Королево. Це звичайний вагонний візок, на якому за допомогою металевих опор і балок закріплюється стріла крана.

— Стрийський відбудовний поїзд продемонстрував метод постановки пасажирського вагона зі зламаною віссю на рейки за допомогою гідравлічного обладнання ХІОШ і вивід його з тунелю за допомогою кранового підйомника, встановленого на платформі тягача ГТУ, — розповідає Юрій Теплий. — Самбірський відбудовний поїзд ставив на рейки пасажирський вагон одночасно двома кранами. З однієї сторони кран піднімав вагон за допомогою траверси і зачепів для пасажирських вагонів (використовується для того, щоб не пошкодити кузов вагона під час роботи), а з іншого боку кран зачіпляв трос за автозчеплення.

Під час надзвичайних ситуацій трапляються випадки, коли цистерна відкочується за межі досягання крана. Тоді цистерну бульдозером підтягують ближче до крана, щоб можна було її поставити на візки. Для таких робіт Львівський відбудовний поїзд має новий бульдозер Четра-35.01. Окрім цього, львів'яни продемонстрували аварійно-рятувальне обладнання. Зокрема гідравлічні кусячки, призначені для перекушування арматури діаметром до 32 мм та інших елементів сталевих конструкцій, комбіновані ножиці для перерізання труб, кутників, циліндр із двома штоками для розширення щілини на ширину до 80 см тощо. А загін Тернопільського відбудовного поїзда продемонстрував у дії новий зв'язок начальника поїзда з машиністом крана. Як і належить, під час навчання було дотримано всіх вимог техніки безпеки: відключено електроенергію в контактній мережі, а неподалік полігону чергувала карета швидкої допомоги.

Відзначимо, що таким складом відбудовники Львівської залізниці працювали вперше, проте це не завадило продемонструвати якісну роботу з хорошою взаємодією всіх поїздів. Скажу відверто: навчальні роботи відбувалися у високому темпі, що я не завжди встигав сфотографувати всі цікаві моменти.

Дмитро ПЕЛИХ

Фото автора