

НЕ БУВАЄ УСПІХІВ БЕЗ ТВОРЧОСТІ



(Закінчення. Початок на 1 стор.)

— Наші майстерні створені у 1960 році на базі приміщення колишнього паровозного депо станції Самбір і нині є ремонтною базою колійного господарства Львівської залізниці, — розповідає начальник підприємства Мирослав Хом'як (на фото вгорі ліворуч). — Майстерні складаються з п'яти виробничих цехів: із ремонту колійних машин важкого типу, із ремонту виправно-підбивально-рихтувальних машин та вузлів до них, ковальсько-пресового цеху із виготовлення колійного інструменту, елементів верхньої будови колії, ремонту башмаків, механічного цеху, де виготовляють деталі і запчастини на металорізальних верстатах, та цеху з ремонту електрообладнання й електродвигунів.

Електричні м'язи колійної техніки

Сучасну колійну техніку важко уявити без різноманітних електродвигунів. Електроцех колійних дорожніх ремонтно-механічних майстерень повертає до життя різноманітні двигуни змінного струму, що використовуються в інструментах малої механізації колійних робіт (шпалопідби́йки, рейкорізки, рейкосвердлилки) та у більш потужних агрегатах колійної техніки, кранах і кран-блоках, які експлуатуються у відокремлених підрозділах служби колії. У цеху працюють висококваліфіковані спеціалісти-наладчики, які займаються ремонтом електронної апаратури, адже на колійних ма-

механізм рано чи пізно виходить з ладу, і тут постає проблема — ремонтувати його власними силами, економлячи значні кошти, чи запрошувати спеціалістів із закордонних сервісних фірм.

Коштує комплект документації недешево, та й виробник не дуже зацікавлений надавати покупцю таку інформацію, адже існують сервісні фірми з обслуговування такої техніки. Однак безвихідних ситуацій не буває, тому у нас часто кажуть, що залізниця має власні золоті руки і світлі голови. Щоправда, і їм здалося б хоч трішки допомогти фінансуванням. Досвід підказує: якщо машина на залізниці не в одному екземплярі, а хоча б дві, варто мати спеціальну літературу для її обслуговування.

Нічого надзвичайно складного у цій техніці нема, кваліфікований спеціаліст може розібратися і власними силами перевірити чи відремонтувати електронний блок.



До речі, причиною збою у роботі не завжди можуть бути якісь елементи електронного блока чи плати. Через постійні вібрації під час роботи колійної техніки слабшають контакти в електронному обладнанні, і машина зупиняється. Уся техніка під час сезону працює на лінії в агресивному середовищі — шум, вібрації, ударні навантаження, тому нашим спеціалістам доволі часто доводиться їздити у відрядження, щоб ліквідувати несправність на місці. Адже транспортувати техніку на ремонтне підприємство — означає порушити графік виконання робіт.



Від гелікоптерів до колійних машин

У колійних машин старого типу використовувалися виключно механічні передачі та редуктори. Відповідно це велике навантаження на машину, більша

швидкості у широкому діапазоні, гарантує простоту керування та автоматизації.

— Вважаю, що нашому підприємству поталанило зі спеціалістами, — продовжує розповідь Мирослав Хом'як. — Поблизу знаходиться військова вертолітна частина. Її частково реформували, і до нас прийшли справжні аси з ремонту пневматичних та гідравлічних приводів. Їх знання дуже швидко знадобилися на нашому підприємстві. Звичайно, є у цій ситуації і свої нюанси, адже робота гідравлічних і пневмосистем колійної техніки напряму пов'язана з використанням високого тиску, а це різноманітні насоси, клапани та розподільні системи, де робоча суміш під високим тиском передається по всій системі, розподіляється через численні вентилі, за справною роботою яких "стежить" багато датчиків. Та й сама техніка стала складнішою. Щоб знайти причину відмови такого механізму, треба вільно орієнтуватися у схемі його роботи. Адже через утворення звичайної повітряної подушки масло може не потрапити до робочих вузлів і машина не виконуватиме своїх функцій. Отже, треба знати, звідки надходить сигнал, яку він повинен виконати роботу, а потім відшукати місце, де він губиться. Якщо можливо усунути неполадку на місці, наші спеціалісти виїждять на лінію. Часто зупинка однієї машини впливає на графік виконання робіт під час "вікна", адже слідом за нею працюють інші машини чи навіть ціла група техніки. Ось тут і стає у нагоді висока кваліфікація наших спеціалістів. Часто їм доводиться працювати просто у полі. Найчастіше такі

