

Пасажирське вагонне депо Тернопіль – єдине підприємство, що ремонтує підйомні крани повного спектра вантажопідйомності для всієї Укрзалізниці. Давні технічні напрацювання колективу дозволили йому отримати гарантований портфель замовлень. Про роботу підприємства розповів начальник депо Арсен Коберський.



– Відбудовні крани депо ремонтує понад 10 років. У 1998 році підготовлено виробництво для ремонту відбудовних кранів типу ЕДК на залізничному ходу, розроблена необхідна нормативна та технологічна документація, ми отримали дозвіл Держгірпромнагляду на капітальний ремонт залізничних кранів і в цьому ж році відремонтували перший кран ЕДК-1000 відбудовного поїзда станції Основа Південної залізниці, – розповів Арсен Коберський. – Але надалі ми ремонтували крани лише для Львівської залізниці. Зазначу, що всі крани, які експлуатуються на Укрзалізниці, виробництва ще Німецької Демократичної Республіки. Їхня вантажопідйомність від 10 тонн (допоміжний гак ЕДК-25) до 250 тонн (ЕДК-2000). Специфіка роботи цих кранів у тому, що здебільшого вони стоять на чергуванні і працюють лише під час екстрених ситуацій, коли потрібно задіяти крани різної вантажопідйомності та різної довжини стріли. Наприклад, кран



максимальної для нашої залізниці вантажопідйомності 250 тонн є у Львові. Цього достатньо для підйому локомотива чи вагона з вантажем, що зійшов із колії.

Раніше депо було рефрижераторним і обслуговувало вагони та обладнання німецького виробництва, тому не виникало складності перейти від ремонту електрообладнання вагонів-холодильників до залізничних підйомних кранів.

Позитивом стало й те, що рефрижераторні вагони і підйомні крани були виготовлені в одній державі, і їхнє обладнання було уніфіковане. До того ж запасні частини, що залишилися у депо після ремонту вагонів-холодильників, підходять і до кранів. Перехід на ремонт підйомних механізмів – вдале управлінське рішення, бо після відмови від експлуатації рефрижераторів вдалося зберегти і підприємство, і спеціалістів.

Маємо цехи з ремонту і випробування різноманітних дизельних двигунів, редукторів та електрообладнання, тому суттєво переобладнати виробництво та перенавчати людей не було потреби.

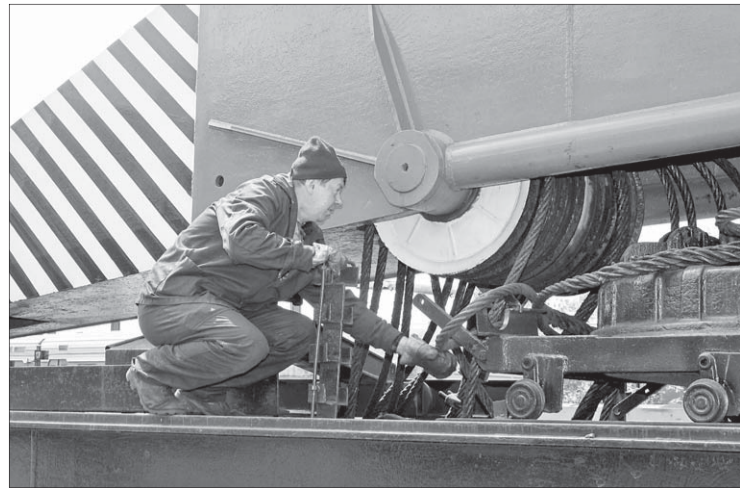
Усі підйомні крани, які ми ремонтуємо, виготовлені ще у 90-х роках минулого століття. Згідно з технічними вимогами,

У Тернополі підйомні крани набираються сили

для їхньої надійної роботи необхідно у визначені терміни виконувати профілактичні заходи. Наші спеціалісти за графіком їздять у всі підрозділи Укрзалізниці, де експлуатуються ці підйомні механізми. Минулого року технічний огляд проведено для 80 кранів, а у планах на цей рік – 83 одиниці.

У депо, де проводять такий технічний огляд, є спеціально підготовлена бригада та лабораторія з технічного огляду кранів. Наші фахівці добираються до місця проведення огляду поїздом, а весь набір необхідних запчастин та мастил доставляємо спеціальною автомашиною. Графік складено так, щоб за час відрядження наші спеціалісти обслужили всі крани, які розташовані у різних підрозділах однієї залізниці. Якщо під час технічного огляду виявляються несправності, які неможливо відремонтувати відразу,

та спеціалістів лабораторії нашого депо, – продовжує розмову начальник депо. – Завершальним етапом такої атестації є статичне та динамічне випробування крана. Для статичного випробування крана використовують вантаж, який на 25% перевищує його вантажопідйомність. Кран витримує випробування, якщо впродовж 10 хвилин піднятий вантаж не опустився і не виявлено тріщин, залишкових деформацій та інших пошкоджень в елементах його конструкції. У динамічному випробуванні вантаж на 10% перевищує вантажопідйомність, і це пере-



віряє дію механізмів крана та їхніх гальм.

Під час капітального ремонту крана ми запрошуємо експертів із Тернопільського територіального



центру Держгірпромнагляду, які теж обстежують механізми та вузли крана. У більшості випадків під час капітального або середнього ремонтів виникає потреба заміни всіх тросів, інколи це помітно і при деповському ремонті.

Під час ремонту наші спеціалісти повністю перевіряють ходову частину, редуктори, тягові двигуни. До речі, підйомні крани максимальної вантажопідйомності – самохідні і на невелику відстань можуть пересуватися самостійно. На них встановлені дизельні двигуни та електрогенератори німецького виробництва. В ідеальному випадку на час виконання підйомних робіт механізм можна підключити до електричної мережі напругою у 380 вольт. Та в основному крани працюють на перегонах, де нема електромережі.

Сьогодні залізничні крани досить активно використовуються у різноманітних господарських роботах (будівництво та ремонт мостів тощо). Наприклад, нещодавно відбудовні поїзди станцій Львів та Тернопіль брали участь у демонтажі старого залізничного моста і встановлювали новий у Тернопільській області. Тоді з обох сторін моста працювало одночасно два крани.

– Згідно з розпорядженням генерального директора Укрзалізниці наше депо є центральною базою ремонту відбудовних поїздів усіх залізниць. Минулого року ми відремонтували крани для Донецької та Південно-Західної залізниць. На цей рік теж заплановано значний обсяг робіт.

Крім кранів, депо щомісяця

ремонтують різними видами ремонту до 15 пасажирських вагонів, а у січні-березні цього року – колійну техніку для сезонних робіт: крани для укладання змонтованих рей-

кових плітей, укладальники стрілочних переводів (УКСП), моторні платформи та інше.

Недавно виникла проблема з виконанням ремонту дрезин служби електропостачання. Головне управління електропостачання Укрзалізниці планує організувати на базі нашого депо ремонт таких дрезин для всіх заліниць, тож роботи у нас достатньо, – зауважив Арсен Коберський.

– Ми діагностуємо крани на місці їхньої дислокації, тобто на всіх залізницях України, – зазначив начальник лабораторії з діагностики відбудовних кранів Валерій Посторонко. – Якщо кран після ка-

пітального ремонту – визначаємо його придатність до експлуатації. Крім того, обстежуємо ходові вузли, гальмівне обладнання, дизель-генераторні установки, а також механізми підйому вантажів (технічний стан стріли, канатів тощо).

У складі бригади – висококваліфіковані спеціалісти: слюсарі з ремонту рухомого складу 5-6 розрядів Григорій Саверин, Василь Макара, Володимир Пятночка, електрики Іван Полевий та Ярослав Солодовник. Після огляду видаємо акт про технічний стан, що дозволяє подальшу експлуатацію крана. Усі роботи проводяться під керівництвом інженера з діагностики Владислава Романіва. Особлива увага – до стану візків та колісних пар.

На подвір'ї депо зауважив щойно відремонтований кран потужністю 60 тонн, що чекав на відправлення до місця постійної прописки – на станцію Королево.

– На нашій станції всього два крани, – розповів начальник відбудовного поїзда станції Королево Ярослав Ількович. – Якщо стається ситуація, коли доводиться підіймати вагон із вантажем чи локомотив, застосовуються обидва.

Часто виконуємо роботи для різних підрозділів залізниці, зокрема для вагонників, енергетиків, у господарстві сигналізації та зв'язку.

– Нещодавно виконували демонтаж уповільнювачів вагонів для Ужгородської дистанції сигналізації та зв'язку, – додав машиніст крана Альберт Коложварі.

Уже за кілька хвилин прибув маневровий локомотив, і потяг рушив до станції Королево.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора

