и вышки; грузовые и пассажирские канатные дороги; фуникулеры; эскалаторы и пассажирские конвейеры; шахтные подъёмные установки вертикальных и наклонных стволов.

Зам. генерального директора НТЦ «Строймашавтоматизация» **Ю.М. Иржак** рассказал о новых приборах безопасности для грузоподъёмных механизмов и обратил внимание присутствующих на требования и рекомендации, содержащиеся в нормативной документации по вопросам разработки, изготовления, испытаний, эксплуатационного сопровождения приборов безопасности грузоподъёмных машин и подготовки специалистов. Был сделан обзор существующих приборов и перспектив дальнейшего их развития. Кратко была представлена информация о дошедших до арбитражного суда взаимоотношениях с ООО НПП «Резонанс» (г. Челябинск). В результате официальным письмом ООО НТЦ «Строймашавтоматизация» отозвало свою подпись с протокола приёмочных испытаний *ОГМ-240*. Присутствовавшие на конференции представители свыше десятка экспертных организаций, аккредитованных в Системе экспертизы промышленной информации, разработчики и изготовители приборов безопасности поддержали и одобрили деятельность НТЦ «Строймашавтоматизация», а также предложили свою практическую помощь по недопущению на рынок некачественных и ненадёжных приборов безопасности, не соответствующих «Правилам...» и другим нормативно-техническим документам Ростехнадзора.

Зам. главного конструктора ООО НПП «ЭГО» (г. Москва) **А.В. Курбаков** говорил об особенностях применения приборов безопасности *ОНК-160Б* при эксплуатации башенных кранов. В частности, сегодня планируется создание централизованной системы по сервису.

Зам. управляющего производством ОАО «АПЗ» **М.И. Спицын** сообщил о взаимодействии с сервисными центрами и учёте предложений потребителей приборов безопасности, выпускаемых ОАО «АПЗ». Всё, что приходит на завод, проходит систему контроля. После этого исследуются детали согласно процессам и технологиям. На каждый прибор заводится свой паспорт. Сборочный цех собирает платы, устройства, и каждая серия регулируется и сдаётся в контроль. Помимо этого проводятся контрольные сборки и испытания. Специально для ОАО «АПЗ» был создан местный филиал Московского авиационного института (и это помимо двух техникумов и четырёх колледжей).

О сервисном обслуживании и ремонте приборов безопасности производства ОАО «АПЗ» сделал доклад начальник эксплуатационно-ремонтного отдела (ЭРО) данного предприятия **Е.П. Тарасов**. Если раньше, до 2002 года, ЭРО занимался ремонтом изделий самостоятельно, то в настоящее время эта функция возлагается на отделы по восстановлению и ремонту негарантийных изделий. Он, в частности, также сообщил, что нужно для заключения договоров на сервисное обслуживание. На сегодня география дислокации сервисных центров компании очень обширна: от Калининграда до Владивостока, от Архангельска до Казахстана. Кроме организации ремонта ЭРО занимается поставкой отдельных деталей узлов, блоков по заявкам потребителей. Для оценки результативности работы сервисных центров и перспектив дальнейшего сотрудничества ЭРО требует от организаций, осуществляющих ремонт приборов безопасности, предоставлять годовой отчёт о проделанной работе. В большинстве своём сервисные центры аккуратно направляют свои отчёты.

В отдельных выступлениях участников конференции, однако, прозвучали нелестные отзывы о качестве приборов *ОНК-140* и *ОПГ-1*. Что сделано по этому поводу? По некоторым комплектующим изделиям были заменены поставщики. В результате динамика снижения отказов по *ОПГ-1* стала выглядеть так: за 2000 год 5,5%, за 2003-й — 2,79%, за 2005 — 0,88%. При сервисном центре создан обменный фонд. По состоянию на 01.07.2005 между ОАО «АПЗ» и организациями, осуществляющими сервисное обслуживание и ремонт приборов безопасности *ОНК-140* и *ОПГ-1*, заключены 118 договоров.

В настоящее время завод выпускает более 100 модификаций изделия *ОНК-140* для различных типов кранов. Каждый сервисный центр собирает статистику отказа по своему региону и определяет, какие конкретно отдельные узлы и платы ему нужны, и заранее подаёт заявки на завод. Нормативные сроки восстановления изделия не должны превышать семи дней по гарантии и 10 дней в негарантийном случае.

Технический директор ООО «РЕМСЕРВИС» (г. Дзержинск Нижегородской обл.) **Г.И. Соболев** поделился своим опытом относительно оснащения кранов мостового типа приборами безопасности *ОНК-160М* и установки *ОПГ-1-4* на вышки, находящиеся в эксплуатации. Установка приборов безопасности, разработанных ОАО «АПЗ», на краны мостового типа под выносной подшипник главной лебёдки — это, на первый взгляд, несложная проблема, однако на сегодняшний день она вызывает определённые вопросы, на которые разработчик пока не ответил. Во-первых, на какие поверхности должен устанавливаться датчик? Во-вторых, поверхности, на которые опирается датчик, подвергаются термообработке при приваривании. Какие там происходят деформации, мы не знаем и поэтому говорить об этом не можем. Влияют ли они на правильность показаний датчика? В-третьих, датчики сами по себе достаточно оригинальны, красивы и хорошо изготовлены. Но мы помещаем их туда, где они подвергаются температурному, механическому и прочему воздействию, поскольку оказываются на открытой поверхности. В-четвёртых, коммуникации от этого датчика очень длинные. Это вызывает определённые сомнения в точности показателей данных приборов. Мы задавали вопрос Арзамасскому приборному заводу, нельзя ли эти датчики помещать в камеры, в которых постороннее влияние на них из-за температуры, механических и прочих воздействий должно быть максимально исключено во избежание искажений показаний датчика. Пока завод не дал вразумительного ответа. И последнее, по нашему мнению: завод должен предлагать готовый прибор, безо всякой его доводки на кране. Что же касается самой установки приборов, то сегодня она не вызывает никаких трудностей с технической точки зрения. Сегодня конструкции приборов, выпускаемых ОАО «АПЗ» и другими заводами, для установки их на подъёмники достаточно отработанны. Конечно, есть отдельные вопросы, но сами приборы достаточно работоспособны.

Зам. главного конструктора ОАО «АПЗ» **М.И. Затравкин** своё выступление посвятил особенностям приборов безопасности для мостовых и башенных кранов, возможным неисправностям приборов безопасности *ОНК-160*, *ОНК-140* и *ОПГ-1*, а также методам их устранения. Он же ответил на многочисленные вопросы участников конференции. ■