

Електрична централізація додасть Ковелю швидкості

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Розробник мікропроцесорної складової електричної централізації – українське науково-виробниче підприємство "КС-МІСАТ". Хоча у пристроях використовуються і закордонні деталі, але загалом система є надійною і простою у використанні. Управління станцією може здійснюватися у двох режимах: маршрутному та ручному.

Власне, перший і продемонстрували уже досвідчені чергові по станції Ковель. Щоб відкрити маршрут на певну колію від вхідного до вихідного світлофора, треба лише мишкою провести від початкового до кінцевого світлофора на заданому маршруті. Усі стрілки на заданому маршруті автоматично переводяться, а на екрані величезного монітора встановлений маршрут забарвлюється зеленим кольором. У роботі нової електричної централізації виключені помилки: маршрут не встановлюється, якщо певна колія зайнята, чи просто є якась несправність. Комп'ютерна програма має можливість створювати нагадування, і при встановленні маршруту нагадування відкривається у додатковому вікні. Вся інформація за поточну добу зберігається в комп'ютері впродовж місяця. За потреби архів даних можна зберігати і цілий рік.

Під час ручного управління кожна стрілка переводиться окремим перемикачем черговим стрілочного поста по команді чергового по станції. Щоб приготувати маршрут таким способом, треба витратити чимало часу. До введення електричної централізації на приготування маршруту витрачалося 7-10 хвилин, а якщо складні погодні умови, то і довше. Комп'ютерна програма виконує цю операцію за декілька секунд. Зараз в електричну централізацію включено 79 стрілок, на другу чергу залишилося ще 19. Разом із електричною централізацією 36 стрілок обладнано електричним підігрівом.

Після ознайомлення з роботою електричної централізації Михайло Мостовий вручив колективу станції символічний ключ і привітав із першим днем роботи.

– Питання облаштування станції Ковель електричною централізацією піднімалося ще на початку 1980-х років, – зазначив Михайло Мостовий. – Незважаючи на складне економічно-фінансове становище, у якому опинилася залізниця, ми зуміли цього року ввести в дію першу чергу електричної централізації. Зробити це було нелегко. Але те, що я побачив сьогодні, було варте наших зусиль. Тому дуже вдячний усім, хто працював над впровадженням електричної централізації на станції, а це колективи будівельно-монтажного поїзда №908, Ковельської дистанції сигналізації та зв'язку, Ковельської дистанції колії, Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №3, Рівненської дистанції електропостачання, які не рахувалися із часом – працювали у спеку і в холод. А працівники станції Ковель не тільки допомагали будувати, але й виконували повсякденну роботу, забезпечуючи при цьому безпеку руху поїздів та охорону праці. І це – велика перемога, адже нам вдалося вивести з небезпечної зони 55 чергових стрілочних постів. Жоден з них не був скорочений, двоє осіб звільнилися у зв'язку з виходом на пенсію, а ще дві працівниці оформили декретні відпустки.

Ковель – друга така станція в Україні, де діє сучасне обладнання, перша – Полтава Південна. Щоправда, у Полтаві були встановлені тільки маршрутизатори на діючу електричну централізацію, а в Ковелі весь комплекс робіт виконувався одночасно. Ще новіше обладнання через кілька днів запрацює на станції Доманинці. Це буде перша в Україні мікропроцесорна електрична централізація станції.

Такої ж, як і Ковель, централізації потребує і станція Мостиська. Проектна документація на стадії завершення. Роботи планувалося розпочати в цьому році, але криза



і відсутність вантажів поки не дозволяють впроваджувати електричну централізацію на цій станції.

Начальник залізниці відзначив найкращих залізничників, які працювали над впровадженням електричної централізації.

Цього ж дня керівництво залізниці побувало на капітально відремонтованій станції Ізов та Лудин.

– Капітальний ремонт на цих станціях тривав 2,5 роки, – розповідає начальник Управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №3 Володимир Неверенчук. – Оновлено не тільки вокзал станції Ізов, а й цілий комплекс споруд із 27 будівель, куди входить господарство вагонників, зв'язківців, будівельників, митних та прикордонних служб. Всі роботи виконано на найвищому рівні. Зроблено ремонти і створено умови такі ж, як і свого часу на станціях дільниці Львів-Рівне.

– Станція Ізов має серйозні перспективи, адже знаходиться поблизу кордону з Польщею, – зауважив Михайло Мостовий. – Зараз тут вантажопотік незначний, але ще минулого року ми здавали до 12 ван-

тажних поїздів по Ізову. Тож ми сподіваємося, що вантажопотік відновиться. Окрім цього, ми готуємося до проведення Євро-2012 і станція Ізов – у програмі підготовки до цього масштабного заходу. Через Ізов спеціально до проведення Євро-2012 буде відновлене курсування пасажирського поїзда сполученням Львів-Замость. Зараз же ходить дві пари приміських поїздів сполученням Ковель-Ізов-Ковель.

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин додав, що на станції Ізов створено належні умови не тільки для залізничників. У пункті обігріву зможуть за потреби зупинитися і пасажирів, які будуть їхати в Україну на Євро-2012, бо нічого кращого за умовами та сервісом тут просто нема. А в пункті добре обладнані кімнати відпочинку з сучасними меблями і побутовою технікою.

На завершення робочої поїздки керівництво залізниці та профспілки упевнилося в тому, що всі умови для якісної роботи митних та прикордонних служб створено і на станції Лудин.

Дмитро ПЕЛИХ

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

