

О Етаае³ одеаа° ö³еааеé аеñи адеи аіо



Одним із основних чинників розвитку залізничного транспорту є постійне оновлення і модернізація тягово-рухомого складу для наближення його до сучасних вимог. Втім, для закупівлі нового рухомого складу потрібні чималі кошти, а що головне – локомотиви, які б відповідали усім вимогам експлуатації на українських магістралях. У локомотивному депо Ковель ось уже місяць проходить випробування модернізованого польської локомотив. Це тепловоз серії М62, на базі якого американська компанія General Motors встановила нову дизель-генераторну установку та допоміжне обладнання. Якщо випробування пройдуть успішно, то, мабуть, невдовзі такі локомотиви з'являться на Львівській та інших залізницях України.

Як розповів машиніст-інструктор пасажирської колони локомотивного депо Ковель Валентин Козел, дизель-генераторна установка локомотивів М62 вичерпує свій ресурс роботи, тому американська компанія зробила модернізацію 15 тепловозів у Польщі, один з яких був безкоштовно переданий для випробування на Львівську залізницю.

– Зараз його випробовують у наших реаліях, – говорить Валентин Козел. – У депо постійно знаходяться представники Харківської академії залізничного транспорту і тестують його. Особисто мені довелось вести його кілька перших разів у рейс. Від себе можу сказати, що цей дизель має потужність 3000 кінських сил. Ми вели його з вагою 3,2 тис. тонн, що на 800 тонн

більше від наших “марусьок” (так локомотивники називають тепловози серії М62). З цією вагою на 9-тисячний підйом ми вийшли зі швидкістю 35 кілометрів на годину. Задля експерименту я брав 3,6 тис. тонн і виходив на підйом зі швидкістю 22 кілометри на годину. Для прикладу, наш локомотив на такий підйом може вийти із вагою не більше 2,5 тис. тонн. Щоправда 3,6 тис. тонн для нового локомотива – це також забагато: дизельна установка і тягові двигуни цю вагу прекрасно витримують, а зчеплення коліс з рейками “шкунтильгає”. Тому максимальна вага, яку може здолати новий локомотив – 3,2 тис. тонн, але й це значно більше від локомотивів, які зараз експлуатує залізниця. Звичайно, для модернізації локомотивів потрібні значні кошти, але при виконанні такого обсягу робіт економічний ефект очевидний, – тільки за один рік ми можемо зекономити паливо-мастильних матеріалів на мільйони гривень. Модернізація наших локомотивів, на мою думку, найкращий варіант для українських залізниць, адже навіть американці відзначають, що в локомотивів М62 – найкраща ходова частина.

Щодо умов для машиністів, то Валентин Козел вважає, що вони значно кращі: більше місця, хороша шумоізоляція. Але якщо вже модернізувати локомотиви, то необхідно передбачити встановлення кондиціонерів. Це збільшить кінцеву вартість модернізації, але значно покращить умови праці для локомотивної бригади і позитивно вплине на безпеку руху.

– Втім, це – лише випробування, – говорить начальник депо Віктор Подтероб. – А чи їздитимуть такі локомотиви на Львівській та



Ковель чотири рази поспіль займало перші місця. Під час нашого візиту в депо над одним із локомотивів трудилися ремонтні та експлуатаційні бригади.

– Ми вже відремонтували дизель, замінили основні вузли та агрегати, – розповідає головний технолог Олександр Денисюк. – Тобто основні обсяги робіт уже завершено. За тиждень до огляду-конкурсу залишилося привести локомотив до належного санітарно-культурного стану, зокрема, пофарбувати.

Кипіла робота і в інших цехах, адже в депо проводиться технічне обслуговування ТО-2 дизель-поїздів Д-1, тепловозів М62, 2М62, 2М62у та ЧМЕ-3. Технічне обслуговування ТО-3 та поточний ремонт проводиться комплексни-

гальмівного та іншого обладнання. В електромашинному відділенні ремонтують електродвигуни, головні генератори тощо. Усі ці роботи ковельчани, звісно, виконують добре, але кажуть, що процес ремонту міг би тривати швидше та ефективніше, якби надходила необхідна кількість запасних частин.

У кожному цеху – нові плакати з основними вузлами та агрегатами. Втім, найприємніше враження справив технічний кабінет, де проводяться навчання. Зайшовши туди, стає відразу зрозуміло, що у депо значну увагу приділяють вдосконаленню професійного рівня працівників. У класі технічного навчання безліч сучасних плакатів, діючих макетів, які були зроблені силами депо. Але найбільше вразила електронна дошка. Це перша така дошка, яка була встановлена на Львівській залізниці.

– Я був на курсах у Харкові та в Києві і ніде такої електронної дошки не бачив, – говорить машиніст-інструктор із навчання Юрій Марковський. – Зараз така дошка ще є у локомотивному депо Тернопіль. Електронна дошка й відповідне програмне забезпечення дають набагато більше можливостей, ніж усі ці плакати і схеми разом узяті. Для викладача це просто знахідка, бо раніше викладач пояснював практично на пальцях. Я й зараз можу все розказати без електронної дошки, але не кожен слухач може все зрозуміти лише зі слів. А за допомогою електронної дошки можна показати діючий механізм із різних сторін і принцип його роботи, кожну деталь цього механізму. Тут вже й школяр все зрозуміє. З власного досвіду можу сказати, що, проводячи навчання за такою схемою, колектив краще сприймає матеріал і запам'ятовує інформацію. А це суттєво впливає на професіоналізм локомотивної бригади, безпеку руху та охорону праці.

Втім, матеріально-технічна база лише додаток до завзятого, відданого роботі колективу, який не боїться брати на себе серйозні зобов'язання і працює на їх виконання.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора



інших залізницях, залежить від висновків експертів та керівництва Укрзалізниці. Але локомотивне депо Ковель готове, і може виконувати модернізацію локомотивів. Для цього у нас є прекрасний колектив і необхідна база.

Чи справдяться надії і бажання ковельських локомотивників – покаже час. У депо проведена серйозна робота до літніх перевезень. На огляд-конкурс локомотивної техніки підготували найстаріший локомотив 2М62 на Львівській залізниці 1982 року випуску, який стояв у резерві Укрзалізниці.

До речі, за результатами оглядів-конкурсів локомотивне депо

ми бригадами. Середня кількість проведення ТО-3 – 25 секцій. Локомотивне депо Ковель одне з базових на Львівській залізниці, де виконують поточні ремонти в обсязі ПР-3. Щомісяця тут ремонтують у середньому 4-5 секцій тепловозів. У депо виконуються повністю всі ремонтні роботи ходової частини локомотивів: від їх розбирання і миття, до обточування колісних пар і комплексу робіт із дефектоскопії. Проводиться й ремонт дизелів, включаючи деталі шатунно-поршневої групи. Спеціалізовані бригади здійснюють ремонт і технічне обслуговування паливної апаратури, мастильної, пісочної систем, авто-