

До Євро-2012 рухаємось зі швидкістю 160 км/год

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

На вокзалі поїзд зустріли керівники Львівської залізниці. У числі перших пасажирів експериментального рейсу до Львова прибув заступник генерального директора Укрзалізниці Леонід Лобойко. На брифінгу, який відбувся безпосередньо на пероні вокзалу, Леонід Михайлович поспілкувався із представниками засобів масової інформації.

– Сьогодні проведено величезну роботу для підготовки інфраструктури Укрзалізниці до рівня, що необхідний для належного обслуговування пасажирів, які приїдуть в Україну на матчі Євро-2012, – зазначив Леонід Лобойко. – Можна сказати, що нині почався новий етап реалізації цієї

програми – введення рухомого складу, зокрема тягового рухомого складу, що відповідає новим вимогам. Сьогодні до Львова прийшов поїзд із новими вагонами та локомотивом, виробленими в Україні. Ці вагони плануються і надалі виробляти для здійснення масових перевезень футбольних уболівальників.

Наше завдання полягало у випробуванні локомотива та вагонів у швидкісному режимі 160 км/год. Ви бачите, що у складі цього поїзда є і звичайні пасажирські вагони, і зовсім нові, які тільки-но плануємо серійно випускати в Україні спеціально до чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Хочу підкреслити, що всі фахівці, які супроводжували цей поїзд, одностайно відзначили високий рівень

комфорту в нових вагонах. Він значно вищий за той, до якого звикли наші пасажирів.

Пасажирами швидкісного поїзда, що здійснював експериментальний рейс,

були і спеціалісти пасажирського, локомотивного та колійного господарств Укрзалізниці, а також фахівці Крюківського вагонобудівного та Запорізького електровозоремонтного заводів. У роботах з проектування та виготовлення нової техніки були активно задіяні українські науковці-залізничники. До речі, сьогодні в Україні у дослідній експлуатації перебуває вже 20 нових локомотивів вітчизняного виробництва.

У випробувальній поїзді на окремих ділянках Львівської та Південно-Західної залізниць швидкість поїзда практично наближалася до 160 км/год. Тут добре показав себе весь залізничний комплекс: від належним чином підготовленого колійного господарства до нових локомотива та вагонів, які володіють відповідними характеристиками для швидкісного руху. Сьогодні всі ми переконалися, що наші поїзди можуть перевозити пасажирів зі швидкістю 160 км/год.

– Леоніде Михайловичу, на якій ділянці Львівської залізниці була досягнута найвища



швидкість експериментального поїзда?

– Із Золочева до Красногору поїзд рухався зі швидкістю 159 км/год. Увесь час подорожі від Києва до Львова тривав фактично 6 годин 33 хвилини. Наша мета – зробити так, щоб пасажирам було зручніше і вигідніше користуватися поїздом, ніж автотранспортом.

Відповідаючи на запитання стосовно вартості проїзду в майбутньому швидкісному поїзді, Леонід Лобойко зазначив, що з часом, можливо, відбудуться певні зміни в тарифікації вартості квитків на швидкісні поїзди, та сьогодні про це ще рано говорити.

Кореспондент “Львівського залізничника” поцікавився враженнями від поїздки у провідників, які обслуговували цей поїзд.

– Треба сказати, що висока швидкість у новому вагоні практично не відчувається – жодних сторонніх звуків чи розгойдувань нема, лише за вікном все мерехтить значно швидше, – розповідає Костянтин Опанасенко, який уже не перший рік працює провідником пасажирських вагонів. – Наш експериментальний

спальний вагон має дев'ять купе, загалом 18 місць. Із власної практики можу сказати, що майже кожна людина має власні уподобання, наприклад, до температури у вагоні: комусь подобається прохолода, інші звикли до тепла. Донедавна такі нюанси у вагоні було важко врахувати. Тепер же в кожному купе нового вагона можна відрегулювати температуру повітря за індивідуальними побажаннями. Хочу сказати, що тут дуже добре продумана конструкція вагонного візка. Він практично не створює шуму під час руху. Сьогодні їхали зі швидкістю понад 150 км/год, а у вагоні тихо, його зовсім не розкидає. Навіть чай у склянках під час руху не плещеться – і така дрібниця, погодьтеся, є важливою у створенні комфортних умов подорожі пасажирів.

– Враження таке, ніби ти не у вагоні, а десь у затишній кімнаті, – додає другий провідник Оксана Падлевська. – Залишається лише побажати, щоб такі пасажирські вагони стали звичними на маршрутах Укрзалізниці.

Спілкувався
Олександр ГЕРШУНЕНКО



Надійність і переваги проявляються в роботі

Окрім єдиного на Львівській залізниці 250-тонного крана ЕДК-2000 Львівський відбудовний поїзд має ще одну унікальну техніку – новий бульдозер Четра Т-35. За попередні 20 років – це перша серйозна техніка, яку закуплено для відбудовних поїздів. Укрзалізницею було закуплено лише два таких бульдозери. За сприяння генерального директора Укрзалізниці один із бульдозерів надійшов на Львівську залізницю. Інший – відбудовником Одеської магістралі.

Як розповів заступник головного ревізора з відбудовних засобів і автотранспорту Василь Довганюк, новий бульдозер Четра виготовили в Росії, у місті Чебоксари. Він значно більший, потужніший, але при цьому споживає значно менше палива, ніж будь-який інший бульдозер, що є на балансі відбудовних поїздів. Особливо якщо його порівнювати із бульдозером Т-330, який уже морально застарів і до нього важко знайти запчастини.

– Надійшов бульдозер на платформі. За допомогою крана його вивантажили, приєднали лопату і тепер проводиться обкатка, – говорить Василь Довганюк. – Після цього треба буде замінити мастило і можна буде приступати до важких робіт. Для його транспортування до місць проведення робіт виготовляється спеціальна платформа, адже бульдозер негабаритний. Його ширина по лопаті становить 3,7 метра. Бульдозер самостійно зїжджатиме і



вїжджатиме на платформу. Четра Т-35 – прекрасна заміна Т-330, які нині експлуатуються у всіх відбудовних поїздах залізниці.

Аби дізнатися, які переваги та можливості отримав відбудовний поїзд із новою технікою, кореспондент газети “Львівський залізничник” завітав у Львівський відбудовний поїзд.

Розповів про нову техніку машиніст буль-

дозера Іван Корінець. Він звернув увагу на те, що при значних габаритах Четра дуже добре реагує на важелі управління. До того ж він споживає удвічі менше палива, ніж інші старі бульдозери.

– Якщо порівнювати новий Т-35 із Т-330, то різниця очевидна, – говорить Іван Корінець. – При більших габаритах і потужності Т-35

споживає значно менше палива. Старенький бульдозер потужністю 330 кінських сил споживає в середньому 60 літрів дизельного пального, а новий Четра за потужності 520 кінських сил – всього 30 літрів дизпального. Вага бульдозера Четра – 61,5 тонни. При цій вазі і значних габаритах він має ширші гусениці, порівняно зі своїми попередниками – 65 сантиметрів. Завдяки цьому навантаження на ґрунт менший, що дозволяє працювати в будь-якій місцевості.

Бульдозер обладнаний лебідкою і “зубом”, за допомогою якого можна прокладати кабелі. Кабіна шумоізолювана, обладнана зручним кріслом, вітряком та індивідуальним опаленням. Індивідуальне опалення дозволить машиністу бульдозера перебувати в теплі незалежно від того, чи працює бульдозер, чи стоїть. Для опалення кабіни окремий двигун витрачає всього 200 грамів дизпального на годину.

Втім, львівські відбудовники кажуть, що основні свої переваги і надійність новий бульдозер Четра ще не один раз продемонструє під час виконання відбудовних робіт тощо. За нагоди вони подякували керівництву Укрзалізниці та Львівської залізниці за нову техніку, яка так потрібна відбудовникам і яку в такий скрутний час надзвичайно важко придбати.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора