

# Карпатське “плече”: від Львова до Чопа

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

– Ми підраховали, що економічний ефект від прискорення руху вантажних поїздів становить понад 1,6 млн грн на місяць, – говорить в.о. заступника начальника служби перевезень Петро Величко. – На рік ця сума становитиме понад 19 млн грн, адже щодоби через карпатський перевал курсує 12 вантажних поїздів.

На етапі підготовки до водіння на подовжених “плечах” відбулося 10 експериментальних поїздок. Чопські машиністи-інструктори їздили з локомотивними бригадами депо Львів-Захід, а машиністи-інструктори депо Львів-Захід ознайомлювали чопські і мукачівські локомотивні бригади з профілем колії від Лавочного до Львова.

За словами машиніста-інструктора з автоталем локомотивного депо Чоп Мирона Голінчака, особливих проблем під час ведення поїздів на перевалі у локомотивних бригад із депо Львів-Захід не виникало, бо в перші поїздки відбирали машиністів, які мають дозволи на водіння пасажирських поїздів до Чопа. Щоправда, певні відмінності у веденні через перевал пасажирських і вантажних поїздів таки є. Але локомотивні бригади швидко їх засвоїли і вже другі поїздки могли виконувати самостійно.

– Щодо закарпатських локомотивників, то вони – “королі перевалу”, – говорить Мирон Голінчак. – Натомість їм складніше орієнтуватися на нових дільницях. Потрібна максимальна увага, щоб не потрапити на змінний струм. Для цього слід добре вивчити ТРА станцій, розташування знаків, сигналів, які інформують про приготований маршрут.

Втім, значний період часу в дорозі локомотивних бригад, а це у Чопському напрямку 10, а у Львівському – 9,5 години, накладає певні зобов'язання на адміністрацію залізниці щодо забезпечення локомотивних бригад належними умовами праці і відпочинку.

Про їх вирішення редакцію поінформували заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Груник.

– Під час запровадження руху на подов-



женій дільниці в нас була велика нарада в локомотивному депо Львів-Захід за участю локомотивних бригад, керівників причетних служб. Запросили й начальників Львівської та Ужгородської дирекції залізничних перевезень, – розповідає Іван Груник. – На цій нараді машиністи поставили ряд вимог. Ми їх врахували, бо розуміємо, що повинен бути чіткий режим праці і відпочинку, адже це напряму пов'язано з безпекою руху. Локомотивні бригади вимагали, щоб відпочинок у пунктах обороту був не менше 6 годин. На сьогодні створені належні умови для відпочинку у Чопі та Львові. Три роки тому у Чопі ми капітально відремонтували бригадний будинок. Там є кімната прийому їжі, кухня, де є вся необхідна побутова техніка: холодильник, мікрохвильова піч, електрочайник та необхідний посуд. Тобто проблем із гарячим харчуванням не повинно бути. Львівський бригадний будинок відпочинку знаходиться на станції Клепарів. Оскільки добиратися з депо Львів-Захід до цього будинку машиністам складно, прийняли рішення відвозити бригади на відпочинок ав-

томобілем. Якщо у ході роботи виникатимуть ще якісь зауваження, ми в короткий термін їх усунемо, адже відпочинок машиніста – це основа для безпеки руху.

Зазначу, що у машиністів, які їздять на подовжених плечах, і більша зарплата. Середня заробітна плата машиніста, який здійснював поїздки на дільниці Львів-Лавочне-Львів без відпочинку в пункті обороту становить 5782 грн, а помічника машиніста – 4214 грн. Для забезпечення норми часу локомотивній бригаді потрібно здійснити 14 поїздок. На подовжених плечах середня зарплата машиніста становитиме 6064 грн, а помічника машиніста – 4472 грн. При цьому їм потрібно буде здійснити лише 8 поїздок. Це означає, що і відпочиватимуть локомотивні бригади між поїздками довше. Якщо при виконанні поїздок за маршрутом Львів-Лавочне-Львів локомотивні бригади відпочивали вдома в середньому 24 години, то в умовах руху за новим маршрутом Львів-Чоп-Львів відпочиватимуть від 42 до 72 годин.

Звичайно, такі поїздки – це більше наван-

таження на локомотивні бригади, тому до них особлива увага медиків.

Для полегшення роботи машиністів Львівська залізниця п'ять років тому розробила інструкцію з водіння вантажних і пасажирських поїздів на карпатському перевалі. Я дав доручення виготовити 100 примірників цієї інструкції для машиністів, які водитимуть поїзди через карпатський перевал. Готуються також для всіх локомотивних бригад режимні карти. Але крім цього мають бути й практичні навички. Власне тому машиністи-інструктори здійснювали поїздки з локомотивними бригадами, задіяними на подовжених плечах. Найважча дільниця – з Лавочного до Сваляви. Там нахил 28-тисячних. Потрібен досвід водіння вантажних поїздів, бо тут складний профіль колії, криві малого радіуса... Щоб вести поїзд вагою 4600 тонн, коли три локомотиви у голові і один у хвості, потрібні неабиякі професійні здібності щодо синхронного управління локомотивами.

Запровадження руху на подовжених плечах перебуває і на контролі дорожньої профспілки. Під час зустрічі з представниками адміністрації залізниці голова дорпрофсожу Андрій Сенишин особливу увагу звернув на соціальний захист локомотивних бригад, умови праці і відпочинку.

– Не так легко перебувати у дорозі до 10 годин та ще й на одній з найскладніших дільниць залізниці, – говорить Андрій Сенишин. – Економічні умови диктують нам запровадження руху на подовжених плечах, але ми повинні пам'ятати, що в центрі цього процесу – люди. Тому мусимо забезпечити локомотивні бригади гарячим харчуванням у денну і нічну пору доби, належним відпочинком не тільки в пунктах обороту, але і в наших санаторно-лікувальних закладах. Знаю, що у локомотивному депо Львів-Захід є їдальня, а також буфет, який працює цілодобово. А в Чопі це питання треба терміново вирішити. Триматимемо на постійному контролі режим та оплату праці.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

## “Душова” для вагонів

**Візиткою залізниці є не лише зовнішній вигляд вокзалів та провідників, а й пасажирських поїздів. Ще кілька років тому у пасажирському вагонному депо Львів функціонував старий вагономийний комплекс та працювали мийниці вагонів у спеціальній мийній ванні з шваброю і шлангом у руках. Власне від їхньої праці залежав і вигляд вагонів. Але... Застарілий на той час вагономийний комплекс не відповідав вимогам ані в ефективності миття, ні в безперервному використанні впродовж року, ні в дотриманні умов бережливого середовища.**

Тяжка праця мийниць вагонів також мала ряд суттєвих недоліків: окрім важкої роботи, процес миття забруднював довколишнє середовище, адже вода зі змістом хімічних миючих засобів стікала на землю і потрапляла до ґрунтових вод. Крім того, ручне миття з часом залишало свої сліди на фарбованій поверхні вагона: бляклість і жовтіяві смуги, які виникали через неможливість дотримання часових інтервалів у застосуванні миючих засобів. Обладнавши наприкінці 2009 року сучасний автоматизований вагономийний комплекс, депо і залізниця позбулися цих недоліків обох видів миття. При цьому керівництво депо врахувало досвід інших підприємств

залізниць України, які раніше встановили у себе схожі вагономийні комплекси.

Про те, як експлуатується цей комплекс і що змінилось у процесі миття вагонів з того часу, ми розмовляємо з інженером з механізації та автоматизації виробничих процесів пасажирського вагонного депо Львів Андрієм Леню.



– У нашому вагономийному комплексі, – розповідає Андрій Михайлович, – встановлена автоматизована мийна установка відомого німецького концерну “Otto Christ AG”. Ця технологічна лінія призначена для автоматизованого зовнішнього обмивання кузовів пасажирських вагонів від експлуатаційних забруднень, що дає можливість підвищити довговічність лакофарбових поверхонь, забезпечити естетичний зовнішній вигляд і належний санітарний стан.

Сам комплекс складається з трьох частин: цеху водопідготовки, цеху миття вагонів та побутових приміщень для обслуговуючого персоналу (роздягальні, кімнати для прийому їжі тощо).

– Яка потужність комплексу?

– Середньодобова потужність

вагономийного комплексу 120 вагонів. При цьому нема обмежень на довжину та тип пасажирських вагонів, які перебувають у складі поїзда. Сам процес миття вагонів відбувається цілодобово.

– Чи виникали якісь труднощі в експлуатації комплексу?

– Лише на початку, коли ще тривало налаштування устаткування і підбір найефективніших технологічних миючих засобів. Із цим вдалося впоратись за кілька місяців.

– Наскільки важко обслуговувати вагономийний комплекс?

– Особливих складнощів нема. Обслуговуючий персонал пройшов спеціальне навчання на курсах і добре справляється зі своїми обов'язками. Змінні працівники (а це, як правило, дві-три людини) лише стежать за роботою обладнання та процесом миття вагонів і безпосередньо не втручаються у цей процес.

– Цікаво, як виглядає сам процес миття вагонів?

– Маневровий локомотив з постійною рекомендованою швидкістю 1,5 кілометра на годину подає состав у цех миття вагонів. Далі процес відбувається у кілька етапів. Спочатку поверхню кузова вагона нагрівають чи охолоджують (в залежності від пори року та температури повітря). Потім струменями подається миючий розчин і розтирається вертикальними щітками. У



наступному етапі миючий розчин змивається струменями води, що подається під високим тиском. Після цього наноситься водовідштовхувальний реагент та відбувається сушіння поверхні вагона.

– І як часто вагони проходять такі “купелі”?

– Перед кожним рейсом. Щоправда, інколи взимку люті морози перешкоджають цьому. Тому, щоб вберегти їх від намерзання та можливих ушкоджень, миття доводиться відкласти на якийсь час.

– Чим корисний комплекс, окрім чистих вагонів?

– Перш за все, вдалося позбутися важкої ручної праці та пов'язаних з нею недоліків. Завдяки встановленій у комплексі системі водочиснення та процесу повторного використання відпрацьованої води

відсутній шкідливий вплив на навколишнє середовище, суттєво зменшився розхід води, а, відповідно, й витрата коштів на це. Переваги очевидні.

– Отже, зі своїм завданням автоматизований вагономийний комплекс справляється?

– Так. І на сьогодні окрім комплексу “миється” також деяка частина вагонів пасажирського вагонного депо Чернівці, для яких станція Львів є оборотною.

Поки ми розмовляли, на вагономийному комплексі було тимчасове затишшя. Проте вже за якийсь час до нього рушив черговий состав, щоб далі для багатьох пасажирів стати якісною візиткою підприємства та залізниці.

Ольга ПАДКОВСЬКА