

# ПОПЕРЕДУ ЩЕ 20 РОКІВ ПРАЦІ

(Продовження. Поч. на 1-й стор.)

Ковельські локомотивники впоралися з поставленим завданням до відзначення 150-ї річниці Львівської залізниці і оновлений локомотив можна було побачити під час святкування на головному вокзалі станції Львів. З першого погляду склалося враження, що це новий локомотив, який прибув на вокзал прямо із заводу. Він буквально сяє вишнево-жовтими барвами. Фарба настільки якісна, що дивисься на локомотив немов у дзеркало. Та й технічні характеристики локомотива, за словами начальника локомотивного депо Ковель Віктора Подтероба, дуже солідні у порівнянні зі старими тепловозами М62.

– Модернізований тепловоз має 16-клапанний двигун потужністю 2238 кВт, що на 768 кВт більше, ніж у тепловозів М62 із дизельними двигунами 14Д40, які досі експлуатують депо, – говорить Віктор Подтероб. – До речі, ці двигуни вже не випускаються і ремонтувати їх з року в рік дедалі важче – бракує запчастин. Щодо використання пального, то, наприклад, витрати в режимі холостого ходу на старому тепловозі – 25 л на годину, а в новому тільки 12 л. Витрати оливи зменшилися майже вчетверо. Загалом на одиницю перевезеного вантажу модернізований тепловоз витрачає на 23 відсотки менше пального, а середньодобова продуктивність локомотива при цьому зросла на 38 відсотків. Оновлений локомотив може вести склад вагою у 3,2 тис. тонн, тоді як для старих тепловозів М62 вага поїзда не повинна перевищувати 2,5 тис. тонн.

На локомотив встановлено нову дизель-генераторну установку з інжекторним впрыскуванням пального, мікропроцесорну систему управління, обладнано електродинамічними гальмами, системою підігріву охолоджувальної рідини дизеля та іншим.

Серйозна увага надається умовам праці локомотивної бригади. Кабіну машиністів обладнано не тільки сучасним пультом керування, радіостанцією, але й системою кондиціювання повітря та холодильником.

Про умови праці на оновленому М62 розповів машиніст-інструктор локомотивного депо Ковель Олександр Махініч:

– Екіпажна частина модернізованого локомотива відповідає сучасним вимогам: має гарний естетичний вигляд і дуже практична та зручна. Шумоізоляція – на найвищому рівні, нові крісла і пульт управління. Взагалі система керування тепловозом відрізняється від старого зразка, і процес керування тепловозом став легшим і зручнішим. Нема звичного контролера, замість нього – джойстик. У кабіні машиніста нема звичного швидкостеміра. Встановлено систему АПСН-МУ, яка й відображає ті параметри, які раніше відображав швидкостемір. Зараз інформація записується на паперову стрічку, а в електронному вигляді на

спеціальному носії і розшифровується на комп'ютері. Нові радіостанції – українського виробництва добре зарекомендували себе в роботі на електровозах.

Перед встановленням нового обладнання була проведена значна підготовча робота, потрібно було не тільки зняти все обладнання, але й відпоскоструїти весь кузов, вирізати окремі його частини для встановлення нового двигуна, генератора тощо, погрунтувати його. Процес передбачав укріплення кузова, наварювання кріплень для нового обладнання і лише після цього каркас локомотива надходив до цеху модернізації. Паралельно ремонтувалася ходова частина локомотива. Таким чином виконувався комплекс робіт, який гарантує продовження терміну експлуатації тепловоза на 20 років.

– Процес встановлення обладнання видається простим, але вимагає точності і акуратності в роботі, – говорить Віктор Подтероб. – Запчастини прибувають у ящиках, в одному комплект частин для кабін машиністів, в іншому – система охолодження тощо, є перелік та послідовність робіт, які треба виконати. Працювати за такою схемою приємно, бо, наприклад, всі дроти електропроводки мають нумерацію, яка повторюється через кожних кілька сантиметрів. На перший погляд – дрібничка, але це впливає на швидкість процесу зборки. Все обладнання, а особливо двигун, встановлюється при допомозі лазерного центрування. Таким чином у кінцевому варіанті маємо фактично новий тепловоз.

Добре, що всі вузли і системи прийшли в депо уже в зібраному вигляді. Їх треба було лише встановити і поєднати між собою – двигун, генератор, високовольтну камеру, блок електроніки... Коли ця робота завершилася, тепловоз був фактично готовий до обкатки, яка необхідна для виявлення і усунення зауважень, що можуть виникати після зборки.

В обкатці оновленого тепловоза взяв участь начальник залізниці. Богдан Петрович здійснив експериментальну поїздку у Мостиському напрямку – від Львова до Мшани. Він високо оцінив роботу ковельських локомотивників, які в деповських умовах якісно виконали обсяг робіт, які до цього часу робилися тільки на локомотиворемонтних заводах. Зараз оновлений тепловоз возить пасажирський состав.

Нині у Ковелі завершується модернізація другого тепловоза з дизельною установкою американського виробництва. Волинські локомотивники обіцяють завершити модернізацію ще до кінця року.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО

На фото: начальник залізниці Богдан Піх та голова Львівської ОДА Михайло Костюк оглянули оновлений локомотив під час урочистостей з нагоди 150-ліття Львівської залізниці



## На черзі – другий локомотив

– Модернізація тепловозів М62 в локомотивному депо Ковель надзвичайно важлива для Львівської залізниці, адже тепловози М62 і 2М62 практично відпрацювали свій моторесурс. До того ж вони потребують надзвичайно багато паливно-енергетичних ресурсів, а особливо оливи. Тому було прийнято рішення щодо проведення модернізації тепловозів М62 на базі локомотивного депо Ковель, яке є базовим з ремонту тепловозів цих серій, – зазначив заступник начальника залізниці з рухомого складу і матеріально-технічного постачання Іван Грунік. – Перший тепловоз М62-1361 вийшов із модернізації наприкінці жовтня. Він пройшов експлуатаційні випробування і успішно експлуатується на залізниці.

Тягові характеристики в модернізованого тепловоза набагато кращі порівняно із тепловозом М62 із дизельним двигуном 14Д40. Наприклад, на дільниці Ковель–Ізов, де експлуатуються тепловози М62, вагова норма поїзда для тепловозів цієї серії 2,5 тис. тонн, тоді як модернізований локомотив може вести склад вагою до 3,5 тис. тонн. А це значна економія експлуатаційних витрат. При цьому локомотив споживає значно менше паливно-енергетичних ресурсів. Економія пального становить 13,5%, а оливи – 89%. Тож завдяки модернізації тепловоза, який уже підлягав списанню, ми отримали практично нову одиницю тягового рухомого складу. Щоб придбати новий тепловоз із такими характеристиками, потрібно близько 40 млн грн.

Окрім хороших технічних характеристик, подбали й про умови праці локомотивної бригади. Хороша шумоізоляція, обігрів кабіни і кондиціювання повітря, сучасний пульт керування та інше. У кінцевому підсумку – це позитивно впливатиме на безпеку руху.

Зараз завершується модернізація другого локомотива М62-1439, до кінця року ми його зробимо. На наступний рік розглядається кількість локомотивів, які підлягатимуть модернізації, а згідно з відповідним договором упродовж найближчих п'яти років у депо Ковель заплановано модернізувати 30 локомотивів.

## Історична екскурсія станціями Львівської магістралі

### Зупинка XLIV: СТЕБНИК

Стебник – місто у передгір'ї Карпат, за 8 км від районного центру – Дрогобича. Із 1978 року Стебник має районне підпорядкування. У 1912 році в Стебнику побудована залізнична станція на лінії Дрогобич–Трускавець.

Першу письмову згадку про поселення Іздобник (нині – Стебник) знаходимо за 1440 рік, коли містечко дістало Магдебурзьке право. Кресназавці припускають, що в основу назви поселення покладене слово, яким у XIV столітті називали дрібні соляні шахти – “іздеба”, “іздобва”. Завдяки цим закопам виникло на берегах річки Солониці перше поселення.

Розробка стебницьких соляних покладів була державною монополією і в королівській Польщі, і в Австрійській монархії. Сіль видобувалася примітивним методом. Жупник, ризикуючи життям, опускався в колодязь (жупу), набирав ропу (соляний розчин) у шкіряний мішок і подавав його на поверхню. Ропу піднімали за допомогою ворота. Потім у металевих казанах на вогні випарювали сіль. У першій половині XIX століття на базі



## Місто на соляних схилах

знайдених великих покладів солі була побудована шахта “Кюбек”, в яку накачували воду для отримання насиченого соляного розчину. У 1845 році були зроблені перші дослідження, в результаті яких у Стебнику виявили поклади калійної солі. Проте в той час цим відкриттям та можливістю отримання калійних добрив знехтували, їх вироб-

ництво було незначним за обсягами.

Після 1919 року, ці землі опинилися під владою Польщі, калійні поклади Стебника отримало в оренду акціонерне “Товариство експлуатації калійних солей”. У 1922 році почався видобуток та переробка каїніту на Стебницькому калійному заводі.

У 1939 році з приходом радянської вла-

ди всі шахти були націоналізовані, а з ними і Стебницький калійний завод, який згодом був реорганізований у калійний комбінат. Під час фашистської окупації завод не припиняв роботи, але, відступаючи, німці вивезли з шахти все обладнання.

25 липня 1945 року, через рік після визволення міста, комбінат знову почав випуск продукції. Після введення в експлуатацію шахти “Нова” комбінат став високоексплуатованим підприємством. У 1966 році розпочалася експлуатація рудника №2, у 1973 р. – запрацював цех грануляції. Станція Стебник стала однією з найбільш вантажонапружених на Львівській залізниці. Вона працювала за єдиною технологією із калійним комбінатом. Успішна робота промисловості дозволила значно покращити житлово-побутові умови мешканців міста, створити соціальну інфраструктуру.

Зараз комбінат переживає нелегкі часи. Через економічну кризу впав попит на його продукцію, триває пошук інвестицій для модернізації комбінату та збереження гірничих виробіток.

Юрій ТОМІН,  
ветеран транспорту,  
почесний залізничник