

# У КОВЕЛІ МОДЕРНІЗУВАЛИ ЩЕ ОДИН “ВАЖКОВАГОВИК”



У свої 37 модернізований локомотив готовий “бігати” ще 20 років



І на вигляд немов би із заводу...

(Продовження. Поч. на 1-й стор.)

– Експериментальна поїздка засвідчила: всі технічні характеристики підтверджують, що машина у відмінному технічному стані і успішно працюватиме не менше 20 років, – наголосив Іван Груник. – Це при тому, що тепловоз М62-1439 був побудований у 1974 році і готувався до списання.

Тепер нове обладнання, встановлене на тепловозі, дає можливість перевозити значно більше вантажів із меншими витратами палива. Якщо порівнювати модернізований тепловоз зі стареньким М62 із дизельним двигуном 14Д40, то при однаковому навантаженні економія дизельного пального в оновленому становить майже 15%, а оливи – 89%. Справжнім успіхом ковельських локомотивників є те, що модернізовані тепловози, об’єднані в один тяговий механізм, можуть перевозити рухомий склад вагою 5,5 тис. тонн. Саме такий поїзд в експериментальному режимі два локомотиви вже доправили з Ковеля до Ізова. До речі, на цій ділянці вагова норма для двосекційних локомотивів 2М62 становить 4,6 тис. тонн. Тобто ефект від постійної експлуатації більш потужних тепловозів на ділянці Ковель–Ізов очевидний.

Аби більше дізнатися про ефективність використання тепловозів на ділянці Ковель–Ізов ми звернулися до першого заступника начальника служби локомотивного господарства Володимира Вороного.

– Відзначу, що локомотиви дуже добре працюють за системою багатьох одиниць, – говорить Володимир Вороной. – Управління локомотивами відбувається однією локомотивною бригадою з першої кабіни. Якщо йде зміна руху, то керування передається в іншу кабіну локомотива. Аби випробувати можливості двох тепловозів, 17 грудня цього року була здійснена експериментальна поїздка з поїздом вагою

5,455 тис. тонн на ділянці Ковель–Ізов. До речі, ця ділянка не проста для поїзда такої ваги: на перегоні Турійськ–Овадне є підйом у 9 тисячних. Але потужності двох локомотивів у 6 тис. кінських сил виявилось цілком достатньо, щоб витягнути на перевал поїзд такої ваги зі швидкістю 42 км/год, при цьому вагу розраховували так, щоб не сильно навантажувати тягові електродвигуни і дизель-генера-

ваговою нормою. Якщо 17 грудня модернізовані тепловози за системою багатьох одиниць доправили до Ізова поїзд вагою майже 5,5 тис. тонн, використавши 775 кг дизельного пального, то наступного дня тепловоз 2М62 на цій ділянці з вагою поїзда майже 4,6 тис. тонн використав 855 кг пального.

50-100 кг економії на одному рейсі – на перший погляд, незначна економія, але на добу тепловоз може здійснити три поїздки

ни, оскільки на ділянці Ковель–Ізов вагова норма становить 4,6 тис. тонн. Тому чимало коштів і часу витрачається на маневрову роботу та доставку вантажів більшою кількістю локомотивів, адже на кожному поїзді ми втрачали приблизно 900 тонн. При запровадженні руху модернізованих тепловозів за системою багатьох одиниць на ділянці Ковель–Ізов зникла потреба в регулюванні ваги поїзда. У Ковелі просто відбувається заміна електровоза на тепловоз і поїзд вирушає в напрямку кордону. Це значно покращить пропускну спроможність станції і пришвидшить передачу поїздів до Польщі. Щодоби зі станції Ковель до Ізова ми доправляємо 10 поїздів, з яких три можуть довозити модернізовані тепловози. Таким чином, за добу одним модернізованим поїздом за системою багатьох одиниць ми можемо перевезти на 2,7 тис. тонн вантажів більше, ніж тепловозами 2М62. Економісти служби підраховали, що збільшення ваги поїзда дає на місяць економії коштів у майже 230 тис. грн. За рік це – понад 2,7 млн грн, не враховуючи ефекту від зменшення експлуатаційних витрат тепловозів.

Варто також додати, що в оновлених тепловозах забезпечено належні умови праці машиніста. Комфортна кабіна, зручне крісло, додає впевненості машиністу і те, що потужність локомотива дозволяє долати перевал при солідній вазі поїзда із середньою швидкістю 40 км на годину. Машиніст цього тепловоза не хвилюється, чи витягне на перевал поїзд такої ваги, чи не перегріється двигун, чи не буде втрати потужності на одній із секцій. У модернізованих локомотивах машиністи сідають із задоволенням, що, поза усяким сумнівом, позитивно впливає на стан їхнього самопочуття та здоров’я.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора



Начальник залізниці Богдан Піх випробовує локомотив у “польових” умовах

торну установку. Можна сказати, що потужність локомотивів використали десь на 80%, адже на підйом йшли на передостанній 7-й позиції. Якщо говорити про тепловоз 2М62, то він має потужність 4 тис. кінських сил, а тому на перевал із вагою 4,6 тис. тонн дістається зі швидкістю 20-25 км на годину.

Фактом є те, що при збільшенні ваги на 900 тонн модернізовані тепловози приводять поїзди до Ізова із меншими витратами пального, ніж локомотиви 2М62 із меншою

до Ізова. У межах року – це мільйони гривень економії.

У службі перевезень підраховали економічний ефект від збільшення ваги поїзда. Як розповів заступник начальника служби перевезень Петро Величко, доводиться регулювати вагу поїздів, що прибувають до Ковеля, для подальшої їх передачі до Польщі через прикордонний перехід Ізов.

– До Ковеля прибувають поїзди вагою до 5,5 тис. тонн, – говорить Петро Величко. – Але у Ковелі ми змушені відчіпляти ваго-



Такий вигляд мають 3000 кінських сил



За “кермом” локомотива машиніст-інструктор Василь Савчук