



НА СХОДІ – ВСЕ ІНАКШЕ...

Львівські локомотивники побували у Південній Кореї і на власному досвіді переконалися в надійності швидкісних поїздів Hyundai Rotem

Нещодавно з Південної Кореї повернулася делегація машиністів та машиністів-інструкторів, які вивчали швидкісні поїзди на підприємстві корпорації Hyundai. Незабаром поїзди Hyundai Rotem курсуватимуть українськими залізницями зі швидкістю до 160 км/год. Із Львівської залізниці на навчаннях побували машиніст-інструктор моторвагонного депо Львів Богдан Кузенко та машиніст Тарас Омелюх (на фото вгорі зліва направо). Після повернення з далекого відрядження наші локомотивники поділилися із "Львівським залізничником" враженнями від поїздки.

– Перш ніж потрапили на завод і побачили поїзди, які корейські фахівці будують для України, ви, мабуть, мали можливість ознайомитися з тамтешніми швидкісними потягами?

Т.Омелюх:

– Після 10-годинного перельоту зі Стамбула до Сеула ми ще мали добратися до міста Чангвон, яке у 480 кілометрах від Сеула. Цю відстань ми якраз і мали подолати на їхньому швидкісному поїзді. Але запізнилися на потяг, тому автобусом доїхали до станції за містом, звідки швидкісним потягом потрапили до Чангвону. Власне з цього моменту і розпочалося наше знайомство з країною і з містом Чангвон. Це – молоде промислове місто, його практично нема на мапах, хоча там живе і працює майже мільйон осіб. Розбудувалося воно лише у



1974 році. Наприклад, у Сеулі проживає 10 мільйонів осіб, а щодня на роботу з околиць приїжджає ще 12 мільйонів людей.

Б.Кузенко:

– Швидкісним потягом відстань у 480 км ми подолали за 2,5 години. Максимальна швидкість потяга, яку ми зафіксували, 299 км/год. Що цікаво, страху абсолютно ніякого немає. Поїзд іде тихо і плавно, у салоні зручно і комфортно. Усе продумано

так, щоби пасажир у дорозі відпочивав. Притулився я до вікна і відчув потік повітря. Відразу виникла думка, що з вікна повітря жене, але коли придивився, то помітив, що це працює обдув, щоб вікна не "впрівали", і пасажирам було зручно роздивлятися швидкоплинні краєвиди.

У поїзді всі пасажирів спілкуються по-шепки. Начальник поїзда і провідники там стежать за порядком. Зайшовши у вагон,

начальник поїзда схилив голову (так у них прийнято вітатися), виходячи з вагона, повторив цей ритуал. Окрім нас, у вагоні їхали й інші європейці. Так от, чоловікові і жінці продали квитки, але не поруч. Звісна річ, жінка пересіла до чоловіка, тим паче, що місце було вільне. Але провідниця ввічливо пояснила, що пасажирка має зайняти те місце, яке зазначене у квитку. Тобто вони працюють так, щоб зайвий раз не створювати незручностей. Здивувало й те, що на платформах стоять номери – вказівники, де зупинятиметься певний вагон. У нашій групі з 20-ти осіб був 10-й вагон. Ми стали біля таблички з відповідним номером, і, о диво(!) вагон зупинився чітко перед нами. Нема метушні, ніхто нікуди не біжить, як у нас. Ми подумали, що у нас теж можна зробити відповідну розмітку на платформах, адже локомотив на кожній станції зупиняється у чітко зазначеному місці. Щоправда, із нумерацією вагонів вгадати складно, деякі вагони можуть бути відсутні, та й нумерація у нас буває і з голови, і з хвоста поїзда. До речі, коли ми приїхали в Сеул, і всі пасажирів вийшли, у поїзд швиденько зайшли техпрацівники. Прибрали за кілька хвилин вагони – і поїзд знову готовий до поїздки.

Ще один цікавий момент: у тамбурах корейських поїздів передбачене відділення для великого багажу. Ми цього не знали, тому з валізами зайшли у салон вагона. Звісна річ, провідниця нас не впустила,

