



сказала, щоб ми речі залишили в тамбурі і не хвилювалися, що їх хтось поцупить. Спочатку у нас був певний страх за речі, але виявилось, що там справді ніхто чужого не візьме.

**– А де проживали?**

**Б.Кузенко:**

– Поселили нас у готелі. Готель відповідного рівня, із побутовою технікою, кондиціонерами, вхід у номери за магнітними картками-ключами тощо. Дуже здивувало, що в Кореї у багатоповерхових спорудах нема четвертого поверху: за третім одразу п'ятий. Кореїці намагаються уникати четвірки, бо ця цифра у них – символ смерті.

**– Де і як відбувалися навчання?**

**Т.Омелюх:**

– На другий день після прибуття ми потрапили на завод Hyundai, який виготовляє не тільки поїзди, але й військову техніку та різноманітне обладнання. Територія заводу надзвичайно велика. Аби перейти із цеху в цех, потрібно витратити щонайменше 15-20 хвилин. Жодної хвилини ми не залишалися без перекладача. Кореїці пильно стежили, щоб ми, бува, не сфотографували план заводу.

Кожного дня близько 9-ї ранку з готелю нас автобусом возили на навчання. Автобус жодного разу не запізнювався, міг приїхати на одну-дві хвилини раніше. Через 10 хвилин ми вже були на підприємстві. Навчання відбувалися в їхньому адміністративному корпусі. Переважно це були ознайомлювальні лекції. Усю інформацію викладали теоретично, щоправда, треба віддати їм належне, корейці видали російською мовою досить хорошу книгу, а кабінет був "начинений" комп'ютерною технікою та іншою наочною інформацією. Навчання тривало з 9:00 до 18:00 із перервою на обід.

Основна увага була зосереджена на вивченні конструкції електропоїзда і його управлінні. Технічних нюансів нам майже не пояснювали, вони вважають, що ця інформація машиністам не потрібна. На їхню думку, машиніст повинен тільки управляти

поїздом, а ремонтом займатимуться інші спеціалісти. Приділяли увагу тому, як діяти у нестандартних ситуаціях. Техніка для нас нова, і принципи роботи у неї інші. Наприклад, поїзд не зрушить, якщо не будуть зачинені всі автоматичні двері, тому ми маємо знати, як їх закрити і заблокувати в ручному режимі тощо.

Поїзд комплектується не тільки деталями корейського виробництва, але й німецького, китайського та українського... Тому, наприклад, лекція про систему автозчеплення вів німець.

**Б.Кузенко:**

– Попри те, що основна увага зосереджувалася на ознайомленні з будовою, ми все одно ставили технічні питання, як працюють певні вузли. Інколи це викликало труднощі, адже викладач не завжди розумів, як перекласти окремі технічні терміни. Практичних занять не було – корпорація не має полігона для випробування поїздів, які вони виготовляють для України. На їхній залізниці цього зробити неможливо, оскільки там ширина колії 1435 мм. Вони побудували лише невеличку колію на заводі і підвели струм для того, щоб можна було включити двигуни і перевірити всі системи. Основні випробування будуть проводитися в Україні. Власне, тут ми й будемо вчитися їздити.

**– А в цехах довелося побувати?**

**Т.Омелюх:**

– Так, туди ми потрапили десь на третій день. У цеху, де відбувається збірка поїзда, скрізь чистенько, усі працівники у чистому спецодязі і мають бейджики. Як нам пояснили, автозчеплення німецького виробництва, прилади безпеки – українського, двері – китайські. Людей дуже багато, але кожен добре знає, що він має робити, і чітко виконує свої обов'язки.

Знаючи, що до України з Китаю надходять товари різної якості, ми запитали про якість китайських комплектуючих. Але корейці подивувалися нашому запитанню, бо вони використовують найкраще на

сьогодні обладнання. Наприклад, двері втримують 300 тис. закриттів і відкриттів. Китай уже сьогодні виготовляє високоякісну продукцію, але й у них така продукція коштує недешево.

**Б.Кузенко:**

– Я запитав, чому у них нема драбини між вагонами. На що мені відповіли, що туди не можна лізти – там висока напруга. Я це знаю, але знаю також і те, що є порядок дій із відключення напруги... Проте кореець просто не передбачає варіанту, що електропоїзд може вийти з ладу під час поїздки. Мені пояснили: якщо таке раптом трапиться, то прилетить вертоліт із фахівцями, які піднімуться на дах і швидко все відремонтують. Чути це мені було і весело, і сумно, бо в нас усе, на жаль, інакше.

Утім, оцінюючи цей електропоїзд, розумієш, що зроблений він зі значним запасом надійності. Наприклад, на кузов із нержавіючої сталі корейці дають гарантію 50 років. Це мене не дивує, бо з нержавіючої сталі не тільки обшивка, але й весь каркас, а всі трубопроводи – із кольорових металів. До речі, у них і в місті всі огорожі і навіть освітлювальні стовпи теж із нержавіючої сталі. Поїзд обладнаний кондиціонерами. У ньому нема звичної для нас системи опалення – встановлено підігрів підлоги. До речі, на відстої, аби він не замерз, підігрів живиться від мережі у 360 вольт. В Україні поїзд їздитиме зі швидкістю до 160 км/год, але його конструктивна швидкість – 178 км/год. Усі інформаційні написи – російською мовою. Кабіна простора і зручна, лобове скло куленепробивне. Усе комп'ютеризовано, поїзд проходить технічні огляди приблизно так, як це роблять сучасні автомобілі. Відповідне обладнання показуватиме всі технічні параметри поїзда. Після ознайомлення з можливостями поїзда у мене нема сумніву, що ми долатимемо відстань у 550 км за 4,5 години. Техніка поїде, головне, щоб стан колії відповідав необхідним вимогам.

**– Чи вдалося познайомитися ближче з містом?**

**Т.Омелюх:**

– Так. Ми прогулялися вечірнім містом. Були і в традиційному корейському ресторані. Там дуже гострі страви, на додачу до них подають пісний варений рис. У ресторанах нема стільців, усі сидять по-східному – склавши ноги. При вході до ресторану треба знімати взуття. Коли заходили, то залишили взуття носиками до входу, а як виходили, то все взуття було переставлене носиками на вихід. Здавалося б, дрібниця, але це – один із проявів поваги до відвідувача, саме такими дрібницями нам і цікава ця культура. Куштували й місцеву рисову горілку. Щоправда, горілкою її важко назвати, бо вона має всього 21 градус міцності, та й смаком особливо не вирізняється. Були у національному музеї. Кореїці дуже шанують свою історію.

**– Що дивного для пересічного українця помітили?**

**Б.Кузенко:**

– Крім доріг, які знаходяться у містах на рівні другого поверху, це відношення корейців до спорту. Там будь-яку хвилину використовують для спорту. Часто можна на зупинці побачити, як кореець розминається. У нас би вже подумали, що людина несповна розуму (сміється). Також вони дуже шанують природу. Чангвон – промислове місто, але там у кожному кварталі є парк. Ми йшли вулицею і на дереві побачили щось подібне на крапельницю. Перекладач пояснив, що таким чином дерево підживлюють, бо воно хворіє.

Цікавилися й ціною на автомобілі. Найдешевший тут коштує 5 тис. доларів, а пристойний позашляховик – 22 тис. Це при тому, що мінімальна заробітна плата становить 1,5 тис. доларів. На заводі Hyundai мінімальна зарплата – 3,5 тис. доларів. Банки дають кредити під 4,5%. Але для нас ця країна – чужа, тому хотілося швидше повернутися додому, в Україну.

Спілкувався  
Дмитро ПЕЛИХ

