

Невпинно наближається час, коли українськими магістралями почнуть регулярно курсувати швидкісні корейські електропоїзди Hyundai Rotem. Ще недавно залізниця оголошувала конкурс на заміщення вакантних посад персоналу обслуговування азійської новинки, а станом на сьогодні відібрані фахівці вже пройшли відповідні курси і чекають, аби стати за "штурвал" швидкісних електропоїздів. Серед них – дві локомотивні бригади з моторвагонного депо Львів, які нещодавно повернулись із Лубенського центру професійної освіти Південної залізниці, де пройшли курси підготовки до керування новими поїздами під пильним оком корейських фахівців. Своїми враженнями від навчання та знайомства з електропоїздами машиністи та їхні помічники поділились із читачами "Львівського залізничника".

На навчання від Львівської залізниці скерували п'ять локомотивних бригад. Від моторвагонного депо Львів були присутні два машиністи та два помічники. Для кожної посади в Лубнах застосовувався окремий навчальний план залежно від компетенції та посадових інструкцій. Та враження від навчання в усіх схожі.



Корейські фахівці, що прибули до України для вишколу українських машиністів, продемонстрували принциповість, люб'язність та особливу східну ментальність. Вони, за словами хлопців, постійно посміхалися, кланялися на знак вітання чи прощання, незалежно від рангу чи посади, і дуже сумлінно ставилися до своїх обов'язків.

– Одну групу вчили корейці, іншу – українські фахівці, що їздили в Корею на стажування, – розповів машиніст Ігор Сметанка. – Загалом навчання проводила міжнародна команда, представники майже усіх країн, які постачали запчастини до електропоїзда. Наприклад, чеський спеціаліст викладав пантограф, німецький – автозчеплення, французький – батарею. Китайці навчали нас усьому, що ми повинні знати про двері. Були серед викладачів і українці, бо датчики диму у корейських поїздах – вітчизняні, українські.

Корейців було осіб із 20, і кожен викладав щось своє. Вони – вузькопрофільні спеціалісти. У цьому, мабуть, і полягає різниця в підходах, бо у нас зазвичай спеціалісти – широкого профілю. Нам треба знати схему, тягач, компресор. А у них – фахівці за профілями. Безперечно, усі вони досконало володіють інформацією, але лише стосовно своєї сфери знань. Наприклад, якщо кореець займається встановленням лобового скла, то відповідає лише за це. Якщо він фахівець у питаннях колісних пар – то досконало знає лише цей вузол.

– На початках знайомства ми намагалися



Знайомство із Hyundai Rotem

Нашим машиністам корейські поїзди сподобалися. Що скажуть пасажирі?

порозумітись за допомогою жестів. Згодом допомагала перекладачка, – розповів помічник машиніста Дмитро Фіялкович. – Перша зустріч із корейцями видалася дивною. Після привітання кореець почав щось нам пояс-

нювати. Коли зрозумів, що ми ні слова не знаємо, просто розвернувся і пішов геть. А з казусів можна згадати перший наш візит безпосередньо в електропоїзд. Після прибуття інструктори почали показувати нам усе, проводити інструктаж, аж ось підійшов кореець і почав активно щось говорити. Як розтлумачила нам перекладачка, він цікавився, що ми тут робимо. Довго пояснювали йому, хто ми такі і що тут робимо. Зрештою, він почухав голову і сказав тільки одне: "Прошу обережніше, бо я відповідаю за цей поїзд".

Усі машиністи відзначають, що спочатку були певні труднощі із порозумінням і під час лекцій. Корейці говорили багато, та, на жаль, корейською. На допомогу приходила перекладачка, яка не відразу опанувала залізничну термінологію і своїми довільними перекладами неодноразово розважала слухачів курсів.

– Для нас найважчим був переклад технічних термінів, – визнав машиніст Андрій Палідович. – Дуже часто треба було здогадуватись самотужки, про що йде мова. Та з часом дали собі раду. Наприклад, закордонні фахівці не розуміли такого поняття, як "електрична шина". Їм треба було казати "плата", "пластина" тощо. Те, що у нас зветься "каретка" пантографа, у них – "голівка". Однак після з'ясування основних понять перекладачка адаптувалась, занотувала всі терміни.

Якщо порозуміння з корейцями вимагало часу, зусиль та перекладачки, то зі своїми колегами з інших залізниць України львівські машиністи порозумілись відразу. Після занять мали змогу пограти у футбол чи теніс,

а дехто навіть зважився на доволі серйозний вчинок.

– Чимало хлопців з групи висловили бажання не просто приїхати сюди, аби подивитись місто (не було таких, хто б не хотів), а й навіть взяти тут шлюк зі своїми нареченими, – розповідає Дмитро Фіялкович. – Денні і вечірні фотографії Лубен, які ми показували, їх просто захопили. Тепер ми регулярно здійснюємося, бачимося під час "дубльорк" – обкатки нових маршрутів.

При згадці про новий електропоїзд у його майбутніх машиністів спалахують очі. Описувати особливості та новачки Hyundai Rotem вони можуть годинами. І справа не лише в інтенсивній теоретичній підготовці. Поїзд – диво техніки, і справді вартий захоплення.

– Там усюди електроніка, – захоплено розповідає машиніст Андрій Палідович. – Я не зустрічав жодного апарату, у якому не використовувались би різноманітні датчики та інша електроніка. Вони нам не "розжовували" достеменно усі схеми, просто пояснили, що де є і що за що відповідає. Навіть при бажанні з плоскогубцями і викрутками туди вже не поткнешся. Такий поїзд обслуговують фахівці з ноутбукми, на екрани яких виводяться 2000 параметрів, показуються усі несправності, відбувається повна діагностика.



Судячи з описів новинки, від машиністів вимагається лише чітко виконувати інструкції і вказівки, які видаватиме комп'ютер поїзда. Кабіна машиніста обладнана двома моніторами. На один виводиться інформація бортового комп'ютера, а це 200 параметрів. Будь-яка неочікувана зміна в параметрах роботи чи несправність не пройде повз увагу електронного мозку поїзда, який відразу сиг-

налізуватиме про це машиністу.

– Боківих дзеркал тут просто не існує, – розповідає помічник машиніста Володимир Гурін. – Натомість є камери заднього виду. Випадки, коли когось не побачиш, просто неможливі. На дверях є сенсорна гума. Доки вона щільно не притиснеться до корпусу, не увімкнеться тяга. До того ж сенсори спрацюють, коли "бачать" перешкоду на відстані 150 мм. Так що притиснути когось двері просто не зможуть. Якщо двері тричі підряд не зможуть закритися, система їх заблокує, і тоді без втручання машиніста ані двері не зачиняться, ані поїзд не зрушить із місця. І це лише невелика частинка усіх особливостей "логіки" технологічної "начинки", адже, приміром, тільки про двері нам розповідали цілий день!

Кондиціонування вагонів теж відрізняє Rotem від інших залізничних "стріл". Свіже повітря та сталу комфортну температуру бортового комп'ютера поїзда визначає сам, без втручання машиніста, який лише лише задає певний режим, усе решта система зробить самостійно.

Кожен вагон електропоїзда обладнаний власним бортовим комп'ютером, який не лише з'єднуватиме провідників-стюардів із кабіною машиніста, але й транслюватиме фільми на шість моніторів, розміщених у салоні вагона.

Ще однією особливістю Hyundai Rotem є відсутність стоп-крана. Вірніше, відповідна ручка є, але зупинки без згоди машиністів уже не відбуватимуться. Сигнал надходитиме на монітор, машиніст відразу знатиме, що сталося, і визначатиме, коли зупиняться.

– Поїзд набагато надійніший, – констатує помічник машиніста Дмитро Фіялкович. – Там усюди використана нержавіюча сталь для кузова, і є гарантія від виробника на 50 років, чого в нас ніколи не було. Варто також врахувати і те, що на одному візку є 10 гасників коливань. Як наслідок, поїзд плавно входить у криві, кузов вагона поставлений на повітряні подушки, які підтримують вагон на постійному рівні, що не впливає під час руху ні на колію, ні на комфорт.

Дмитро Фіялкович також відкинув усі закиди щодо непрактичності та непристосованості корейських електропоїздів до умов українських залізниць. Його активно підтримали колеги. Адже справжній комфорт та безпека таки чогось вартують.

– Часто чую закиди, що, мовляв, наша колія не витримає, – каже він. – Я можу це заперечити. По-перше, у нього навантаження на вісь буде набагато меншим, ніж у тих поїздах, які зараз у нас курсують. По-друге,

вплив кузова вагона на вісь колісної пари, а в подальшому – на рейку, теж буде меншим, бо кузов вагона лежить на повітряних подушках. Усе залежить від заселеності поїзда. Там комп'ютер оцінює навіть коефіцієнт зчеплення колісної пари з рейкою. Про що тут ще можна говорити...

Спілкувався Богдан ЮРОЧКО