

Рекуперація: економія, що народжується між колесом і рейкою

(Закінчення. Поч. на 1, 2 стор.)

– Виїжджаючи на перевал, ми в режимі тяги випробуємо гальма і зменшуємо швидкість потяга в середньому до 15 км/год., – розповідає досвідчений машиніст Василь Дубович. – Перетнувши найвищу точку, поїзд поступово набирає швидкість. Якщо на підйомі не випробувати гальма і не зменшити швидкість руху, то на спуску великоваговий поїзд уже не зупинити. Про ймовірні наслідки таких дій можна тільки здогадуватися. Далі на спуску при досягненні швидкості до 40 км/год. подається команда з голови поїзда поїзному та хвостовому локомотивам про збирання схеми рекуперативного гальмування. Якщо в голові поїзда є порожні або легковагові вагони, то рекуперує тільки хвостовий штовхач. Усі локомотиви одночасно не можуть рекуперувати, оскільки це – пряма загроза безпеці руху – на кривих можна “вичавити” вагони з колії, а також тягові підстанції не можуть прийняти такої кількості електроенергії. Така схема руху відпрацьована досвідом і є найбільш безпечною.

Секрети професіоналізму

Утім і серед мукачівських локомотивників є машиністи, які постійно досягають найвищих показників рекуперації. Одним із таких є представник династії машиністів Євген Кіраль, який мало не з кожної поїздки на дільниці від Лавочного до Сваляви рекуперує по 30 тис. кВт електроенергії. А на “плечі” від Львова до Сваляви він досягав показників у 45 тис. кВт за одну поїздку. Далеко не кожному машиністу під силу такі показники, навіть якщо він їздить на локомотиві, обладнаному модернізованою системою рекуперативного гальмування БАРС.

Ми поцікавився у Євгена Кірала, у чому секрети його успіху.

– Я з родини залізничників, і мені відносно легко давалася залізнична наука. Мій батько працював машиністом, а пізніше – машиністом-інструктором, – розповідає Євген Кіраль. – А хто краще навчить, як не батько?! Однак вважаю, що до кожної справи

потрібно мати хист. Машиністом я працюю із 2000 року і майже досконало знаю профіль колії, практично так само, як і колійники, які її обслуговують. Це дуже важливі знання, бо вони дозволяють використовувати навіть найменшу нагоду для економії чи рекуперації. Звичайно, БАРС допомагає в рекуперації, та, попри це, все одно потрібно досконало володіти локомотивом, знати, як працюють усі механізми, зокрема і система рекуперативного гальмування. Скажу більше – на мою думку, треба просто відчувати локомотив, мати до цієї техніки хорошу інтуїцію. Це – досвід, який приходить із роками.

Потрібно користуватися завчасно гальмами, бо влітку вони допоможуть у будь-якому випадку, а взимку – із цим можуть бути проблеми. Треба завчасно пригальмовувати, коли ще є можливість тримати поїзд на заданій швидкості. Крім того, треба враховувати й інші нюанси, як, наприклад, “пастки” для радіозв'язку. На перевалі є багато точок, де машиніст хвостового штовхача може



не чути команд головного. У таких випадках треба орієнтуватися за спеціальними сигналами і приладами на пульті керування.

Буває, що низькі показники рекуперації можуть залежати від цілком об'єктивних причин, наприклад, тричі локомотивна бригада потрапляє працювати в голову поїзда – такий локомотив не здійснює рекуперації. Є випадки, коли поїзд треба спустити з перевалу на максимальній швидкості, це відповідно менший час у дорозі. А на показники рекуперації вплива-

ють дві умови – потужність і час. Загалом причин низької рекуперації може бути багато. Всі наші локомотивні бригади досвідчені і використовують усі можливості для забезпечення найвищого показника рекуперації, бо кожен із нас добре розуміє, що це заощаджує залізниці значні кошти. Важливим стимулом для машиністів є те, що вони щомісяця отримують премію, розмір якої залежить від кількості зрекуперованої електроенергії.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

ОГОЛОШЕННЯ

Рівень показників якості телекомунікаційних послуг та обслуговування споживачів підрозділами служби сигналізації і зв'язку Львівської залізниці

Найменування показника якості телекомунікаційної послуги, який визначений НКРЗІ для оприлюднення	Досягнутий рівень за 2012 рік	Запланований рівень на 2013 рік
Відсоток заяв про підключення кінцевого обладнання споживачів до мережі місцевого телефонного зв'язку, виконаних за нормований час	100	100
Відсоток справних таксофонів	–	–
Кількість звернень щодо сторонніх підключень з розрахунку на одну лінію доступу за рік	0	0
Відсоток заяв про пошкодження телекомунікаційної мережі, виконаних за нормований час	100	100
Кількість заяв про пошкодження телекомунікаційної мережі з розрахунку на одну лінію доступу за рік	0	0
Відсоток рахунків, на які були отримані звернення від споживачів щодо їх некоректності (неправильності)	0	0
Відсоток звернень щодо організаційних аспектів обслуговування	0	0
Відсоток звернень щодо технічних аспектів обслуговування	0	0
Відсоток неуспішних викликів для міжміських викликів	9,5	9
Відсоток неуспішних викликів для міських викликів	4,8	4
Відсоток викликів, які відповідають нормам за часом завершення виклику для міжміських викликів	95	95
Відсоток викликів, які відповідають нормам за часом завершення виклику для місцевих викликів	87	90

ВВАЖАТИ НЕДІЙСНИМИ

- Приміський квиток ф.4 №001318, виданий квитковим бюро ст. Мукачево у 2012 р. УСКАІ В.Т.
- Посвідчення ЛВ №498583, видане ВП “Тернопільська дистанція колії” у 2012 р. СОБЧУКУ Я.Г.
- Посвідчення ЛВ №431903 (2010 р.) та приміський квиток ф.4 №016864 (2012 р.), видані ВП “Стрийська дистанція колії” КАХНОВЦЮ Р.Р.
- Посвідчення ЛВ №472168 та приміський квиток ф.4 №016616, видані ВП “Стрийська дистанція колії” у 2012 р.

БОЙКУ І.М.

- Приміський квиток ф.4 №002414, виданий ВП “Вокзал Чол” у 2012 р. БАДОВУ І.М.
- Посвідчення ЛВ №484284, видане ВП “Будівельно-монтажний поїзд №908” у 2012 р. ЧИВЦІ В.М.
- Посвідчення ЛВ №490674, видане ВП “Пасажирське вагонне депо Львів” у 2011 р. ГОЛУБЬСЬКОМУ Т.В.
- Посвідчення ЛРЗ №1233, видане ПРАТ “Львівський локомотиворемонтний завод” у 2012 р. ГАЦЬКУ М.В.

СПІВЧУТТЯ

18 січня цього року перестало битися серце людини великої душі, висококваліфікованого спеціаліста – дійсного члена Національної академії медичних наук України, заслуженого працівника вищої школи України, доктора медичних наук, професора, завідувача кафедри факультетської хірургії Львівського національного медичного університету ім. Данила Галицького, ректора цього університету у 1981-1998 роках

ПАВЛОВСЬКОГО Михайла Петровича.

На 83-му році життя відійшов у вічність один із провідних вчених у галузі клінічної хірургії та хірургічної ендокринології. Реалізуючи своє високе покликання рятувати людські життя, Михайло Павловський зробив вагомий внесок у розвиток системи охорони здоров'я України в цілому і галузевої залізничної медицини зокрема.

Михайло Петрович мав високий авторитет та повагу серед колег, пацієнтів і студентів, усім своїм життям демонстрував унікальний приклад відданості справі. Свої глибокі знання та практичні навички охоче передавав молодшим колегам.

Сумуємо з приводу тяжкої втрати та висловлюємо щирі співчуття рідним і близьким покійного. Світла пам'ять про Михайла Петровича Павловського ніколи не згасне в серцях усіх, хто його знав, любив і поважав.

Жанна Кірпа, засновник Міжнародної громадської організації “Фонд імені Георгія Миколайовича Кірпи” та члени фонду

Колектив служби перевезень висловлює щирі співчуття провідному інженеру служби **Вірі Ярославівні Бордюк** у зв'язку з непоправною втратою – смертю батька.

Колектив ВП “Служба колії” глибоко сумує з приводу смерті колишнього начальника служби колії – заступника начальника залізниці **АНДРУСЯКА Романа Миколайовича** і висловлює щирі співчуття його рідним та близьким.

Колектив Львівського коледжу транспортної інфраструктури висловлює щирі співчуття завідувачу бібліотеки **Ірині Іванівні Дашовій** з приводу тяжкої втрати – передчасної смерті сина **Сварника Юрія Івановича**.

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Ресурсне свідцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАШАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Коректор Андрій КОСЮРА.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський ЗАЛІЗНИЧНИК

Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 38 403.
Замовлення 142.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.