

---

□ Сейчас, когда весь наш народ ведет упорную борьбу с ненавистным врагом — германским фашизмом, огромную роль приобретает мобилизация внутренних ресурсов на каждом предприятии.

□ Велики эти ресурсы на железнодорожном транспорте, но надо прямо сказать, они используются еще не в полной мере.

□ Одним из существенных источников в ускорении грузоперевозок является вождение тяжеловесных поездов. Правда, это дело не ново, тем не менее, искусством вождения тяжеловесных поездов овладели далеко не все машинисты.

□ Машинистом электровоза я работаю с 1936 года. За этот период мною накоплен богатый опыт вождения тяжеловесных поездов. Чтобы в совершенстве овладеть этим делом, я тщательно изучал опыт старших машинистов-тяжеловесников, как например, опыт тов. Вотякова, который первым провел поезд весом в 4080 тонн, и других; критически относился к своим промахам и недостаткам, всеми мерами старался устранять их в своей практической работе.

□ Я начал водить поезда с малых весов — с 1900 тонн, и постепенно увеличивал. Провел поезд в 2100 тонн. Думаю, раз это удалось, значит можно прибавить. Так и делал. После каждой поездки подмечал недостатки. Делал вывод о работе каждого отдельного механизма электровоза. Постепенно совершенствуя производственный процесс, мне удалось довести вес поезда до 3500 тонн, зная, что электровоз может вести такой состав без сильной перегрузки тяговых двигателей в зубчатой передаче.

□ Чтобы водить тяжеловесные поезда от машиниста требуется прежде всего умение водить вообще поезд. Нужны находчивость, бдительность, безукоризненное знание машины и тщательный уход за нею. Без этих основных требований быть тяжеловесником невозможно. Знать хорошо свой локомотив, как он работает, какую можно допустить силу тока на моторах, т. е. выдерживает ли защита установленную силу тока по характеристикам, как работают песочные приборы, вспомогательные машины. Этим обеспечивается уверенность ведения поезда.

□ Умение вести поезд по профилю пути и особенно при неблагоприятных метеорологических условиях, которые весьма осложняют ведение

---

тяжеловесного поезда, — играет немаловажное значение. В сухую погоду коэффициент сцепления колес с рельсами высок и поэтому локомотив тянет состав хорошо. В сырую и морозную погоду этот коэффициент ниже, что вызывает буксование колес. Для восстановления сцепления приходится часто прибегать к подаче песка на рельсы, что создает дополнительное сопротивление движению поезда. В этих случаях нужно стараться как можно больше использовать силу инерции поезда и по подъему следовать с меньшей скоростью, подавая малые, но частые порции песка под колеса.

□ Если взять вес состава в 1800 тонн, то его вести очень легко, зная, что локомотив выведет его без особых усилий. От машиниста требуется только одно — вести поезд без обрывов. А если взять вес состава в 3 — 3 с половиной тысячи тонн, то здесь от машиниста требуется большое умение.

□ Тяжеловесный поезд в 3000-3500 тонн я вожу так: со станции отправления делаю разгон поезда. Подходя к следующей станции, пробую тормоза, и если приходится проезжать ее на проход, то снова делаю разгон поезда. С подъема под уклон, если он короткий, стараюсь спускаться с меньшей скоростью для того, чтобы не приводить тормоза поезда в действие.

□ Когда следует подъем, я использую силу инерции поезда на одну четверть подъема. К станциям подхожу с меньшей скоростью, чтобы встать в пределы станции на случай остановки. Спускаясь по уклону, привожу тормоза поезда в действие и сокращаю скорость до 25 километров в час с тем расчетом, чтобы отпустили тормоза и скорость поезда возросла до установленной, по данным километрам. В этом случае я также использую силу инерции на четверть подъема, а дальше еду с током, и по мере надобности даю песок под колеса, предупреждая буксование.

□ Эффект от вождения тяжеловесных поездов исключительно огромен. Достаточно сказать, что в октябре мною проведено более двух десятков тяжеловесных поездов, а за дни войны около сотни поездов. За это время сверх нормы я провез десятки тысяч тонн груза, на что потребовалось бы дополнительно большое количество полновесных составов. Это моя конкретная помощь фронту.

□ А. РОМАНЦЕВ, машинист электродепо ст. Н.-Тагил.