**Пресс-релиз**

**22.07.2021**

**«Тамаре» вернули красоту и мощь**

**Заместитель начальника по производству сервисного локомотивного депо (СЛД) Сибирцево (входит в ГК «ЛокоТех») Сергей Иванников возглавил реконструкцию единственного действующего на сети дорог тепловоза ТЭ-2. Он с командой единомышленников не только восстановил исторический облик любимой «Тамары», но и благодаря инженерной смекалке и энтузиазму смог вернуть уникальный раритет в строй.**

В прошлом году Сергей Иванников перешел в депо с Уссурийского локомотиворемонтного завода (УЛРЗ), где возглавлял электроаппаратный цех. И сразу же обратил внимание на старый тепловоз. «Тамара», работавшая долгие годы на поворотном круге, выглядела сиротливо: стояла в цехе ТР-2 не покрашенная, без крыши, единственное, что было сделано на тот момент – это установлен новый дизель.

- Поначалу, люди не верили в то, что 70-летний тепловоз можно восстановить – слишком большой предстоял объем работы. Но я решил не отступать. Понемногу мы выкраивали время на реконструкцию, - рассказывает Сергей Иванников. – Заменили электропроводку, отреставрировали буферные фонари. Многие детали приходилось делать вручную, по индивидуальным эскизам, так как чертежей не было. Например, водоочиститель у нас самодельный. Мы его специально состарили, сделав отверстия, как у родного.

Постепенно вокруг «Тамары» собралась команда, в которую вошли работники и руководители СЛД, ТЧ-6, УЛРЗ. Азарт появился, когда основная часть работ была позади.

- Коллеги душу вкладывали в реконструкцию «Тамары». Наши руководители Андрей Фузеев, Дмитрий Каташев лично курировали процесс, и если он стопорился – искали инженерные решения, привлекали нужных специалистов. Никто не отказывался в свободное от работы время заняться восстановлением, - продолжает Сергей. – Например, светильники сделали заводчане, они же занимались хромированием различных деталей. Электромонтажник УЛРЗ Михаил Бурачинский вообще проделал серьезную, высокоинтеллектуальную работу. Он смог не только восстановить схемы, но и довести до ума электрооборудование. Буквально, каждый старался внести свою лепту в ремонт. Это и Дмитрий Шпелевой, и Виктор Мамаев, и Александр Аникин, и Сергей Войнов и многие другие ребята.

Процесс ремонта не всегда шел гладко. Порой, требовался «мозговой штурм», чтобы ~~найти~~ перейти на следующий этап работ. Споры велись и на финише - в какой цвет покрасить «красавицу».

- Мы изучили фотоархивы, документы. У этой серии тепловоза несколько «обликов» - есть и синие машины, и светло-серые и зеленые. Мы остановились на последнем цвете, - отмечает главный инженер СЛД Сибирцево Алексей Боярчук. – Нам показалось, что в таком виде она будет еще симпатичнее. И не ошиблись.

На «Тамару», как и в былые времена, разместили небольшой портрет Сталина. Он сделан из пластика, а в будущем лик вождя планируется «перенести» в алюминий. Железнодорожники, несмотря на противоречивое отношение в обществе к личности Сталина, хотели добиться исторического соответствия, поэтому настояли на своем. Тем более, что роль ТЭ-2, выпускаемого в период с 1948 по1955 годы, существенна. Именно этот тепловоз участвовал в восстановлении страны после Великой Отечественной войны. Железнодорожная сеть тянулась от Прибалтики и до Дальнего Востока, грузопоток рос. Поэтому требовалось немедленно заменять паровозную тягу на тепловозную. Тепловоз серии ТЭ-2 был уникальным с точки зрения его роли в истории отечественного локомотивостроения. Именно с него началась история современных двухсекционных магистральных тепловозов. ТЭ-2 -  первый советский крупносерийный тепловоз и первый серийный двухсекционный локомотив. Он развивал скорость до 93 км/ч., что являлось очень хорошим показателем. Каждая секция тепловоза была оснащена дизельным двигателем Д50 с мощностью 1000 л.с. Как оказалось позже, именно он и стал его главной "проблемой". Мощности локомотива становилось недостаточно. Поэтому ТЭ-2 стали активно задействовать на маневрах.

А «Тамара», работавшая в депо Уссурийск, через некоторое время заняла свое важное место на поворотном круге, помогая расставлять секции по ремонтным позициям.

- Пока тепловоз был на реконструкции, приходилось подгонять локомотив, подключать кабеля, накачивать воздухом и вручную выкатывать его на круг. На этот процесс уходило полтора часа, - говорит Сергей Иванников. – А теперь «Тамара», начавшая выполнять свои прямые обязанности, легко «сортирует» 2 локомотива за 15 минут.

**Наталья Кузьмина**

"ООО «ЛокоТех» управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО «ЛокоТех-Сервис», АО «Желдорреммаш», ООО «Торговый дом ЛокоТех» и другие".

Производственную базу составляют 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 сервисных депо по всей России.