

І ²ÑÒ, ÙÎ Î Î ÑÒÀÀÈÒÛ ÊÐÀÎ ÎÓ у перемозі над стихією

Закінчення. Поч. на 1 стор.

До робіт із відновлення залучені залізничники та військовослужбовці Державної спеціальної служби транспорту, велика кількість техніки. Наразі всі зусилля спрямовують на зміну русла річки, щоб на звільненій від води території встановлювати нові конструкції моста. Освітлення під час нічних робіт виконує бригада Миколи Костащука Івано-Франківської дистанції електропостачання.

Під час робочої поїздки начальник залізниці Михайло Мостовий, головний інженер Володимир Кисельов, заступник начальника залізниці з колії Володимир Харлан, начальник служби колії Богдан Кінцак та представники тих структур, котрі виконуватимуть деякі види робіт із відновлення моста, вели мову про почерговість заходів, необхідні ресурси та встановили терміни.

Спочатку необхідно підірвати залишки старої опори, капітально відремонтувати 5 км колії перегону Завалля-Вашківці для того, щоб доставити сюди консольний кран ГЕПК-130. Це єдиний в Україні кран великої вантажопідйомності – власність ВАТ “Мостобуд”. За допомогою цього потужного механізму встановлюватимуть нові прогонові опори.

У роботах будуть задіяні чи не всі служби залізниці. Колійники подбають про залізничне полотно, енергетики забезпечуватимуть освітлення та енергопостачання, працівники дистанції захисних лісонасаджень очищатимуть територію для облаштування дороги та майданчика тощо.



Окрім робочих моментів був ще й святковий привід для поїздки. Начальник залізниці Михайло Мостовий оголосив подяку, вручив почесні грамоти та грошову допомогу, а також годинники п'ятнадцятьом військово-службовцям Першого об'єднаного загону Державної спеціальної служби транспорту за вагомий внесок у ліквідацію наслідків повені. Також командир Першого об'єднаного загону, полковник Геннадій Руденко отримав від Михайла Мостового знак “Почесному залізничнику”. Військові перебувають на цій ділянці від початку відновлювальних робіт. Тож Михайло Мостовий щиро подякував їм за допомогу, відданість загальній справі та сумлінне виконання своєї роботи.

**Ірина МИКОЛАЄНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО**

Локомотиви повинні працювати ефективно і економно

Енергозбереження – один із пріоритетних напрямків у роботі залізниці, адже раціональне використання паливно-енергетичних матеріалів, це економія значних коштів. Особливо актуальним це питання є для локомотивної служби, яка з-поміж інших господарств залізниці найбільше використовує дизпалива та електроенергію.

За словами начальника служби локомотивного господарства залізниці Ігоря Войціховського, для раціонального використання дизпалива Львівська залізниця з липня 2006 року почала встановлювати на електровози серії ЧМЕ-3 системи контролю БІС-Р, а на тепловози серії М62, 2М62 та 2М62У – системи контролю Дельта-СУ. Зараз системи БІС-Р встановлено на 89 тепловозах серії ЧМЕ-3, зокрема, на тепловозах локомотивного депо Стрий – 9 систем, 22 системи на тепловозах локомотивного депо Львів, 33 системами обладнані тепловози локомотивного депо Чоп, 19 систем мають тепловози депо Чернівці. А локомотивне депо Здолбунів експлуатує 14 тепловозів із цими системами. Але робота із встановлення систем не припиняється, цього року заплановано встановити ще 94 системи БІС-Р.

Щодо системи Дельта-СУ, то нею обладнано загалом 143 тепловози: у локомотивному депо Львів-Захід – 30 тепловозів, у депо Львів – 22 системи, у депо Тернопіль – 10 систем, у депо Ковель – 41 система, у депо Коломия – 9 систем, у депо Чоп – 10 систем та 13 систем у локомотивному депо Чернівці.

– Системи Дельта-СУ та БІС-Р добре зарекомендували себе під час експлуатації – говорить Ігор Войціховський. – Адже станом на 22 серпня з початку року завдяки системі БІС-Р вдалося зекономити 263,9 тонни дизельного палива. Система Дельта-СУ зекономила 210,8 тонни дизпалива. Вони добрі й тим, що в реальному

часі заміряють об'єм дизельного палива в баках, використання палива під час поїздки, фіксують розхід палива при виконанні маневрової та поїзної роботи, при роботі з колійними машинами, простой в холодному та гарячому станах тощо. Але найголовніше, що ці системи “застерігають” від несанкціонованого зливу палива з баків або паливної апаратури – такі втручання система чітко фіксує. До речі, у нас уже було кілька спроб несанкціонованого зливу дизельного палива з тепловозів ЧМЕ-3 та 2М62, обладнаних цими системами. Ми це легко виявили, тож локомотивні бригади, які намагалися злити паливо, були покарані – звільнені з роботи.

Саме зчитування не є проблематичним і не займає багато часу. Просто зі спеціального носія інформація надходить на комп'ютер. Для цього в кожному депо встановлене автоматизоване робоче місце, а також призначені особи, які відповідають за обробку даних та контроль збереження цілісності систем. А для покращення та оперативності контролю за роботою локомотивів, обладнаних системами Дельта-СУ, незабаром буде підключено додаткові АРМІ в локомотивних депо та службі локомотивного господарства. Адже до кінця року обладнають ще 84 тепловози системами БІС-Р.

Ярослав ШКУЛКА, машиніст-інструктор з теплоенергетики локомотивного депо Львів:

– За два роки експлуатації системи контролю БІС-Р та Дельта-СУ дали хорошу економію



дизпалива. БІС-Р в середньому на місяць економить 3-6 відсотків палива, а Дельта-СУ – 1,5 відсотка порівняно з тепловозами без цієї системи. Те, що Дельта-СУ економить менше пов'язано з тим, що тепловози виконують різні роботи: ЧМЕ-3 задіяний на маневрових роботах, а 2М62 – на поїзній. Також системи є досить надійними в експлуатації. У депо перші БІС-Р з'явилися ще влітку 2006 року, але досі самі з ладу не виходили. Окрім економії енергоресурсів система дозволяє стежити за теплотехнічним станом локомотива. Тобто, якщо тепловоз при виконанні певної роботи на одній станції став використовувати більше палива – для нас це сигнал, що паливна система погано працює, а відтак потрібно її ремонтувати. Принцип роботи Дельти такий же. Зараз проводиться робота з обладнання всіх тепловозів цими пристроями. За таких умов локомотивним бригадам буде спокійніше працювати, бо як вони самі зазначають: “рука не підніметься злити паливо, бо систему здурити неможливо”. І це правда, за допомогою програмного забезпечення стороннє втручання в паливну систему або паливний бак легко виявити.

**Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора**

УТОЧНЕННЯ

У матеріалі “До 25-річчя депо – автомобіль і перехідний прапор”, що надрукованої у № 33 “Львівського залізничника” від 29 серпня ц. р., з вини кореспондента газети Дмитра Пелиха допущено помилку. Зокрема, у реченні “Також привітав зі святом усіх деповчан перший керівник цього підприємства, а зараз голова ради ветеранів моторвагонного депо Григорій Нагалюк”. Першим керівником моторвагонного депо Львів був Анатолій Нікітський.

Редакція просить вибачення за прикру помилку.

Товарна контора станції Чоп – найкраща

Розглянувши матеріали та розрахунки показників оцінки якості обслуговування користувачів транспортних послуг за II квартал 2008 року з дотримання швидкості та термінів доставки вантажів, повноти задоволення попиту, збільшення нетарифних надходжень від надання користувачам додаткових послуг, рівня безпеки перевезень та екологічності транспортних процесів, керівництво залізниці та президія дорпрофсожу визначили у трудовому суперництві серед товарних контор найкращою товарну контору станції Чоп з врученням Почесної грамоти та премії працівникам, які пов'язані з обслуговуванням користувачів послуг із перевезення вантажів.

Варто зазначити, що такий підсумок не випадковий, адже станція Чоп нині – одна із найбільш оснащених в Україні з перевантаження імпортих вантажів із західноєвропейської 1435 мм на широкі 1520 мм колію. За другий квартал тут перевантажено 184, 3 тис. тонн вантажів, які надходять зі Словаччини та Угорщини. В Чопі також навантажує тару у вагони колії 1435 мм підприємство “Єврокар”. Обробку перевізних документів виконують працівники товарної контори, які, зокрема, за другий квартал 2008 року оформили 5 736 відправок на відправлення та 3 284 – після прибуття, 1 895 відомостей плати за користування вагонами та 1 479 накопичувальних карток.

На станції Чоп здійснюється переключення вантажопотоків із автомобільного на залізничний транспорт. Зокрема, за сім місяців 2008 року ТОВ “Чоп-Транс-1” зробило перевалку 2, 4 тис. тонн паперу і картону, що дало залізниці 525 тис. грн додаткових коштів.

На 13, 4 відсотка зросла вантажна робота станції Чоп порівняно з відповідним минулорічним періодом. При перевезенні вантажів отримано за тариф 7, 5 млн грн доходів та майже 3 млн грн – від нетарифних надходжень. За другий квартал не було порушень безпеки руху та випадків браку, які б могли спричинити забруднення довкілля.

Начальник товарної контори Любов Литвинюк каже, що у показниках роботи спільні зусилля багатьох працівників, насамперед, її попередниці Галини Малявської, яка з 31 липня цього року пішла на пенсію, товарних касирів Люби Кемінь, Ірини Погорляк, Клари Шебек, оператора Валентини Шекури.

Не зменшився обсяг роботи в липні та серпні. Зокрема, нетарифні надходження становлять 2, 2 млн грн, що вдвічі більше, ніж за аналогічний період торік. А на єдиний рахунок ТЕХПД надійшло 5, 3 млн грн порівняно з минулорічними 3, 2 млн грн.

Орися ТЕСЛЮК

Неякісна вода – небезпечна

Стан джерел водопостачання та якість питної води безпосередньо впливають на здоров'я людей. Відповідно, ця проблема не може залишатися поза увагою санітарно-епідеміологічної служби. За інформацією її фахівців, постачання води за графіками, її тривалий брак сприяє бактеріальному забрудненню води у водопровідних мережах. Значно погіршують ситуацію випадки відключення об'єктів водопостачання від систем енергопостачання, що є грубим порушенням Закону України “Про питну воду та питне водопостачання”.

Як наголосив в. о. головного Державного санітарного лікаря на Львівській залізниці Юрій Костюченко, моніторинг якості води поверхневих вододім, який здійснює санепідслужба, засвідчує те, що попри спад промислового виробництва та пов'язане з ним зменшення скидання у водойми стічних вод, її стан суттєво не поліпшився. А це може спричинити інфікування людей збудниками бактеріальної та вірусної природи та несприятливо вплинути на здоров'я. Загострилася проблема децентралізованого водопостачання. Високим залишається відсоток проб води із джерел децентралізованого водопостачання, які не відповідають гігієнічним нормативам за бактеріологічними показниками.

Коли ж спеціалісти санітарно-епідеміологічної станції виявляють відхилення від норм питної води, проводяться ремонтні роботи колодязів, їх очищення та дезінфекція. Як стверджують фахівці, хлорування води дає тимчасовий ефект. За найменшої підозри на забруднення джерел потрібно негайно повідомляти санітарно-епідеміологічну станцію, або дільничного лікаря для того, щоб вжити протиепідемічних заходів та здійснити дезінфекцію.

Небезпечно для здоров'я забруднення води наднормативними концентраціями нітратів, адже нітрати знижують імунітет організму та сприяють зростанню загальної захворюваності, зокрема інфекційними та онкологічними хворобами.

Питання забезпечення населення достатньою кількістю доброякісної питної води перебуває на постійному контролі державної санітарно-епідеміологічної служби Міністерства охорони здоров'я України. Особливо актуальною ця проблема є зараз на територіях, які постраждали внаслідок стихійного лиха.

Враховуючи ситуацію, що склалася, санітарні лікарі рекомендують використовувати для пиття, приготування їжі та миття посуду воду тільки з джерел водопостачання, які гарантують її якість, або питну фасовану чи привізну воду після попереднього її кип'ятіння. Слід також кип'ятити всю воду, яку використовують для приготування їжі та миття посуду.

При перших ознаках інфекційного захворювання: підвищенні температури вище 38°, ознобі, болю голови, слабкості, зниженні апетиту, нудоті, блювоті, болях в животі, відчутті важкості в правому підребер'ї, проносах, болях в литкових м'язах негайно зверніться до найближчого медичного закладу!

Святослав КОСТЮК