

ДОБА ВИСОКОЇ НАПРУГИ

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Під час візуального огляду місця події з'ясувалося, що внаслідок падіння балки пошкоджено дві бетонні контактні опори, зламано жорстку металеву поперечину довжиною 24 м, десять високовольтних ізоляторів, обірвано двадцять метрів несучого тросу контактної мережі ПБСМ-70, зігнуто одну консоль контактної мережі, вісімдесят метрів верхнього й нижнього фіксуючих тросів гнучкої поперечини ПБСМ-70. Перекрито напрямки на коліях №№51,52,53, пучок колій на пасажирський парк, колії №№ 1,2,3, колію в напрямку тупика №1Т, сортувально-відправний парк, другий парк ст. Львів.

На щастя, якраз у цей період тривало "вікно", яке залізниця надала на прохання виконавців робіт, тому напруга по парній та непарній коліях у напрямку ст. Підзамче та по коліях №№ 51,52,53 ст. Львів була знята.

Залізничники оперативно відреагували на ситуацію, що становила серйозну загрозу безпеці руху. Рух організува-

ли парною колією тепловозною тягою (4 локомотиви ЧМЕ-3 приписки локомотивного депо Львів та 4 локомотиви 2М62 – локомотивного депо Львів-Захід). Того ж дня о 16:30 год піднято останню частину балки моста, а о 17 год прибрано залишки комунікаційних труб. Внаслідок падіння балки на колії було затримано рух 95 пасажирських поїздів.

Чотирнадцятого червня о 04:10 год встановлено нову опору, а о 07:00 год – жорстку металеву поперечину. О 16:30 год відновлено електрифікацію парної, а о 18:40 – непарної колій.

За словами головного інженера Львівської дирекції залізничних перевезень Володимира Жемели, основне завдання полягало в чіткій організації й проведенні відновлювальних робіт із паралельним проведенням поїздів по неушкоджених коліях.

– А залишилася одна електрифікована колія, яка з'єднує Клепарів, Скнилів, що давала можливість прямувати поїздам у мостиському напрямку, а також



одна колія без напруги, яка з'єднує Клепарів і Львів, та колія, що з'єднує перегін Львів-Підзамче. Цією колією ми пропускали пасажирські поїзди, весь рух здійснювався за допомогою тепловозів, які вели поїзди до ст. Підзамче. Далі вони йшли своїм ходом, – розповідає Володимир Жемела. – Звичайно, були певні години, коли графік прибуття поїздів до Львова був надто щільним, тому не обійшлося без відхилень у графіку руху, але не більше ніж на півтори години.

До ліквідації наслідків були залучені підрозділи служби електропостачання, зокрема, працювали краснянська, львівська, городоцька й золочівська бригади контактних мереж. Працював також Львівський відбудовний поїзд. Він виконував роботу з ліквідації опор, які постраждали внаслідок падіння балки на контактну мережу і зламу жорсткої поперечини. По службі колії, а також службі сигналізації та зв'язку пошкод-

жень практично не було, тому колійники були задіяні в якості сигналістів, а зв'язківці забезпечували надійний зв'язок. Диспетчерський апарат дирекції працював у звичному режимі пропуску поїздів і регулювання графіку руху. У відновлювальних роботах був задіяний і Стрийський відновлювальний поїзд служби електропостачання, який виконував роботи зі встановлення нових опор та монтажу жорсткої поперечини. Основна складність роботи полягала в тому, що треба було відновити дві контактні опори і водночас забезпечувати пропуск поїздів. Із дрезин також треба було відновити контактну мережу і відрегулювати її відповідно до нормативів. Хочу сказати, що залізничники швидко та якісно впоралися з поставленим завданням. Всі причетні до відновлення руху працівники служб продемонстрували високий професіоналізм.

Андрій ВЕЗДЕНКО,
Дмитро ПЕЛИХ



Донорству загрожує "недокрів'я"

Перед службою крові сьогодні стоять масштабні й складні завдання щодо забезпечення охорони здоров'я працівників залізниці всіма необхідними гемотрансфузійними середниками.

Донор та донорська кров є єдиним джерелом для лікування хворих і для виробництва препаратів плазми, бо на сьогодні не винайшли замітника донорської крові, який за якісними показниками відповідав би крові донора. За даними ВОЗ при сучасному рівні розвитку медичної допомоги, щорічно кожний 50-й житель планети потребує переливання препаратів крові та її компонентів.

Використання компонентної трансфузійної терапії в лікувальному процесі збільшує попит на донорську кров. Наприклад, для виготовлення одного флакону 10% альбуміну (білковий препарат), який застосовують в післяопераційний період при шоках, опіках, захворюваннях печінки, нирок, тощо потрібна кров від 10 донорів.

"Донорський голод" і дефіцит фінансування служби крові призводить як до кількісних, так і до якісних змін в заготівлі донорської крові та її компонентів. Донорство крові – це особисте вираження альтруїзму, що заслуговує

на повагу й підтримку суспільства.

Минулий рік для колективу дорожньої станції переливання крові був напруженим і складним. Але важкі хворі були забезпечені препаратами крові. І ми завжди будемо вдячні нашим донорам-залізничникам за те, що вони приходять до нас, здають кров, коли ми виїжджаємо на підприємства Львівської залізниці. Ми вдячні керівникам підприємств Львівської залізниці, які щиро й відповідально підтримують донорський рух, насамперед хочу відзначити: вагонне депо Клепарів, Львівський локомотиворемонтний завод, локомотивне депо Львів-Захід, відділку лікарню станції Ужгород.

На жаль, не всі керівники підприємств сприяють проведенню "Дня донора". Нерідко майстри та бригадири не відпускають працівників на здачу крові, зривають наші оголошення на території підприємств. А це не дає можливості повністю забезпечити потребу лікувальних закладів у компонентах та препаратах донорської крові.

Людині, яка мало обізнана зі специфікою роботи служби крові – станції переливання крові залізниці, важко собі уявити нашу працю. А це тривожні дні

й тривожні ночі. Тільки лікарі знають, як часто доводиться нашим спеціалістам поспішати на допомогу хворим в реанімацію, хірургію, гінекологію, інші відділення лікарень.

Після виробничої травми працівник ВП "Сарненська дистанція сигналізації та зв'язку" електромеханік Тимчук О.Л. (м. Шепетівка, Південно-Західна залізниця) був перевезений на лікування до гематологічного відділення 5-ої клінічної лікарні міста Львова. Ми передали 10 л свіжозамороженої плазми і пацієнт повернувся додому в задовільному стані.

З опіками голови, шиї та тулуба залізничник Лазар А.М. проходив лікування в опіковому центрі 8-ої лікарні міста Львова. Ми також забезпечили медичну допомогу – надали 0,6 л еритроцитарної маси та 1 літр 10% розчину альбуміну.

З анемією важкої форми потрапила в лікарню застрахована залізничниця Юськів. Для її порятунку ми передали 0,9 літра еритроцитарної маси, 0,5 л – свіжозамороженої плазми та 1,2 л відмитих еритроцитів.

Неодноразово ми надавали допомогу працівникам та пенсіонерам Львівської залізниці, які перебували на

лікуванні у клінічній лікарні Львівської залізниці. Загалом хворі отримали компоненти та препарати крові від 68 донорів.

Наведені приклади – яскраве підтвердження того, чому необхідно стимулювати донорство серед працюючих залізничників.

Нині на Львівській залізниці є 2 тисячі донорів. Упродовж попередніх років їх кількість зменшилась. А це призводить до гострої нестачі препаратів та компонентів крові.

Для забезпечення лікування залізничників скеровано план-графік з проведення "Дня донора" у 2009 році на підприємствах Львівської залізниці, який затверджено керівництвом залізниці.

На наше глибоке переконання, слово "донор" означає наймилосердніший, той, що дарує все те, що лишень може бути у довгому переліку добрих християнських справ і вчинків, бо донори – це сіячі добра у повсякденному житті. І за це усім донорам низький уклін, побажання міцного здоров'я та довгих літ життя.

Вікторія ШИМБОРСЬКА,
головний лікар дорожньої станції
переливання крові