

Полігонні навчання вдосконалюють професіоналізм

Ані морозна погода, ні холодний вітер не стали на заваді польовим навчанням відбудовних поїздів. Скажемо більше, це навчання спеціально заплановане на такий період, щоб максимально наблизити ситуацію до складних і нестандартних умов, які часто ускладнюються природними катаклізмами та жорсткими кліматичними умовами. У цьому ми мали змогу переконатися у липні 2007 року під час відновлювальних робіт поблизу Ожидова, а також під час ліквідації наслідків липневої повені 2008 року. Беручи до уваги народну мудрість, що “біда завжди приходить несподівано”, відбудовні поїзди та їхній особовий склад завжди повинні бути готові до виконання складних завдань, постійно підтримувати високий рівень професіоналізму.



З метою перевірки професійних навиків працівників відбудовних поїздів, згідно із вказівкою начальника залізниці та плану роботи апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту, із 24 лютого на навчально-випробувальному полігоні ст. Рясне-II тривають навчання. У навчальному плані – розстановка крана ЕДК на опори для подальшої роботи, відпрацювання “ловлі” гакової обойми в поздовжньому і поперечному напрямках, а також проведення вантажу за S-подібною траєкторією. Випробування полігоном пройшли практично всі відбудовні поїзди. Наш кореспондент побував на полігоні під час відпрацювання поставлених завдань Тернопільським відбудовним поїздом.

Після доведення плану навчань 25 відбудовників взялися до роботи. Основним завданням було оперативне і чітко встановити подушки під опори крана. Втім, тернопільські відбудовники не підвели, організовано встановили кран на опори і підняли стрілу. Уся процедура зайняла менше години. А час, як відомо, важливий критерій при оцінці дій персоналу відбудовного поїзда, адже від того, наскільки швидко і якісно спрацюють

відбудовники, залежить час відновлення руху поїздів на аварійній дільниці. Та про це тернопільським відбудовникам зайвий раз нагадувати не довелося, вони це чітко усвідомлювали і швидко та злагоджено виконували поставлені завдання, незважаючи навіть на те, що це лише навчання.

Після приведення крана у повну “боєготовність” свої навички демонстрували машиністи крана та їхні помічники. Ім потрібно було за допомогою лише стріли “погасити” коливання вантажу і поставити його у зазначене місце. Вантаж – візок вагона, кілька працівників поїзда розхитували спочатку поперек, а потім уздовж стріли крана. Декому вдавалося виконати вправу з першої спроби, а дехто здолав це завдання з другої чи третьої спроби. Втім, основна мета була досягнута – машиністи крана та їхні помічники показали, що для них це завдання не є чимось надзвичайним.

Як розповів заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген Талоха, – завдання це – нелегке, оскільки потребує неабияких знань і практичних навиків, але



“ловити” гакову обойму повинні вміти всі кранівники.

– Я знаю, як працюють тернопільські відбудовники, – говорить Євген Іванович. – Всі свої знання і навички вони мали можливість продемонструвати в Ожидові. Але для того, щоб навички не втрачалися, треба постійно тренуватися. Власне, тому ми й проводимо навчання з виїздом, так би мовити, на місце умовної “надзвичайної події”.

Особлива роль у відбудовній справі належить машиністові крана, адже саме від кранівника залежить 90 відсотків збереження трудового ресурсу кожного працівника відбудовного поїзда. Тому кранівник повинен вміти підняти вантаж і перемістити його без значних коливань, вміти ці коливання самотужки “погасити”. А ще машиністи крана повинні вміти “провести” вантаж за чітко заданою траєкторією, адже бувають ситуації, коли доступ до вантажу, що піднімається, обмежений. У багатьох випадках якість і швидкість виконання робіт залежить від взаємодії кранівника і такелажника, вони повинні працювати у парі, як смичок і скрипка.

Окрім того, Євген Талоха наголосив, що завдання №1 відбудовного поїзда – швидко виконати весь необхідний обсяг робіт для відновлення руху поїздів. Не менш важливе завдання – провести відновлювальні роботи так, щоб ніхто не постраждав під час їх виконання.

Другою навчальною вправою для машиністів крана та їх помічників було “проведення” вантажу за S-подібною траєкторією, адже в реальних ситуаціях доводиться працювати, коли заважають опори та інші об’єкти. Втім, і з цією вправою тернопільські відбудовники впоралися. Щоправда, її виконання зайняло трохи більше часу.

Як розповів машиніст крана Ігор Бриль, вправи не є надзвичайно складними. Головне – зосередити свою увагу на вантажі, важелях керування. Коли вдається опа-

нувати себе і перестати хвилюватися, тоді робота робиться якнайкраще.

– Мені не вдалося виконати вправу з першого разу впродовж виділеного часу, – розповідає Ігор Бриль. – Потім я згадав, як це робиться, бо таким чином ми переміщували вантажі ще в Ожидові. Досвід роботи став у пригоді. Окрім цього, на 80-тонному і 125-тонному кранах є свої нюанси роботи. Останній застосовується рідше, тому й навиків роботи на ньому – менше.

Незважаючи на те, що не всі кранівники з першого разу зуміли “впіймати” вантаж, тернопільчани все ж продемонстрували хорошиший результат роботи у складних умовах.

Під час навчання піднімалося питання оновлення оснащення відбудовних поїздів. Як розповів начальник Тернопільського відбудовного поїзда Валерій Житар, необхідне для роботи обладнання є, але воно потребує оновлення.

– Останнім часом для відбудовних поїздів робиться як ніколи багато, закуповується нове обладнання, – розповідає Валерій Житар. – У нас є світлові вежі, що значно покращують ведення робіт у нічну пору доби. Закупили й пневматичні подушки, але компресора до них нема. Втім, найгірше те, що у нас вийшов з ладу 80-тонний кран. Причина в тому, що в опорно-поворотному механізмі є тріщини, і нам заборонили подальшу експлуатацію крана.

Євген Талоха запевнив, що цього року для Тернопільського та Мукачівського відбудовних поїздів планується закупити необхідний компресор, а також аварійно-рятувальне обладнання, як у Львівського відбудовного поїзда, щоб у разі потреби бути повністю готовим швидко і якісно ліквідувати наслідки надзвичайних подій. Щодо опорно-поворотного механізму, то його найближчим часом також планують придбати у Німеччині.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

