

Більші швидкості вимагають вищого рівня безпеки руху

На цю тему "Львівський залізничник" поспілкувався із першим заступником головного ревізора з безпеки руху поїздів і автотранспорту Львівської залізниці Сергієм ПЕРЕРВОЮ.

– На залізниці з'явився швидкісний рух, де швидкість потягів на окремих ділянках сягає 160 км/год. Як за таких умов досягається необхідний рівень вимог із безпеки руху поїздів?



– Якщо машиніст за швидкості 80 км/год ще може зреагувати і вжити певних заходів для подачі сигналу, для зупинки поїзда, щоб попередити наїзд, то за швидкості 140-160 км/год, звичайно, це буде набагато важче зробити. Щороку на залізниці з власної необережності та легковажності травмується, на жаль, чимало людей, переважна більшість – це люди, які до залізниці не мають жодного стосунку і на коліях опинилися випадково, грубо порушуючи правила. Саме такі люди, нехтуючи небезпекою, одягають на вуха навушники і йдуть собі вздовж колії або навіть і колією – нічого не чують і нічого не бачать...

Для більш безпечної роботи на залізниці впроваджується система "Сигнал". Вона включає в себе сигнальні знаки, які попереджають про прибуття швидкісного поїзда до станції, коли він знаходиться за 13 кілометрів до цього місця. Протягом 5-6 хвилин, за які поїзд долає цю відстань, подається сигнал про прибуття потяга, про те, що він через станцію пройде на високій швидкості, тому всім пасажиром та пішоходам рекомендується відійти на безпечну відстань від колій. Такою звуковою сигналізацією оснащені всі зупиночні пункти, їх у нас встановлено 25 штук на 23 зупиночних пунктах. По дві додаткові маємо в резерві у першій та третій дистанціях сигналізації і зв'язку на випадок, якщо щось вийде з ладу. Окрім того, на дільниці швидкісного руху розташований 41 залізнич-

ний переїзд, обладнаний світловою та звуковою сигналізацією – для попередження водіїв і пішоходів, що перетинають переїзд, про наближення поїзда. Серед цих переїздів більша частина – 23 – із черговим працівником і обладнані автоматичними шлагбаумами. На 8 переїздах встановлені шлагбауми, які перекривають всю проїжджу частину дороги.

– А скільки переїздів, які не охороняються?

– Без чергового працівника, тобто не охороняються – 18 переїздів. Усі вони теж обладнані сигналізацією та відповідними знаками.

– Який досвід організації швидкісного руху мають інші держави?

– Наскільки мені відомо, за кордоном у місцях, де швидкісний рух проходить близько до населених пунктів, намагаються обмежити доступ людей до колії, обгородити її щитами, захисними бар'єрами, але це не на всьому проміжку. Я не маю інформації про те, як це у них організувалося на початках появи швидкісного руху. Думаю, що теж усе робилося поступово із врахуванням можливостей та потреб.

– Як виглядає проблема "людини на колії" зараз кількісно і географічно, на території яких дирекції залізниці вона є найгострішою?

– Упродовж 5 місяців цього року зафіксовано 41 випадок травмування людей на колії. По Львівській залізниці найбільш гостро ця проблема відчувається на території Рівненської та Волинської областей – у середньому 40 відсотків від усіх випадків травмування.

– Хто найчастіше потрапляє під локомотиви на рейках?

– В основному це люди у нетверезому стані, різних вікових категорій – від підлітків до людей похилого віку. Серед потерпілих трапляються й люди з вадами психіки.

– У який час доби трапляється найбільше нещасних випадків?

– В основному це, звичайно, вечірній період та ніч. Удень таких випадків стається менше, але практично кожного третього дня маємо інформацію про травмування, які закінчуються і каліцтвами, і смертями.

Ігор ПАРАЦАК
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА

Після модернізації в Полтаві...

Оновлення тягово-рухомого складу – один з основних пріоритетів Укрзалізниці на найближчі чотири роки. Одним із напрямків оновлення тепловозів є їхня модернізація з продовженням терміну експлуатації на 15-20 років.

Як повідомив начальник відділу організації ремонту тягово-рухомого складу служби локомотивного господарства Юрій Малоїд, силові установки тепловозів серії М62 повністю вичерпали свій ресурс, що ускладнює ремонти та обслуговування тепловозів, стає причиною збільшення експлуатаційних витрат тощо. Проте екіпажна частина та несучі конструкції тепловозів ще мають достатній запас міцності. Тому старі тепловози М62 нині модернізують на Полтавському тепловозоремонтному заводі. Там їм міняють старі двотактні дизелі 14Д40 на сучасні та надійні чотиритактні – 5Д49.

Зараз на Львівській залізниці модернізовано цими двигунами 4 секції тепловозів М62. Один такий двосекційний тепловоз експлуатується у локомотивному депо Львів. Ще два тепловози знаходяться на експлуатації у локомотивному депо Ковель. Модернізацію цих локомотивів проведено на основі двосекційного тепловоза 2М62 із встановленням других кабін машиніста. Встановлення нового дизельного двигуна відбувається з мінімальними змінами в конструкції тепловоза, це дозволяє зберегти типові допоміжне та електричне обладнання. Залишили і надійний тяговий генератор ГП-312, що повністю задовольняє потужності нового "дизеля" та відповідає конструктивним характеристиками тепловоза.

Щодо нового обладнання, то замість фільтрів грубої й тонкої очистки масла встановлено німецький автоматичний фільтр із зворотною промивкою, а на даху знаходяться повітряні фільтри автомобільного заводу КАМАЗ. Після модернізації термін експлуатації цих тепловозів продовжено до 2026 року.

Як розповів машиніст-інструктор локомотивного депо Ковель Юрій Марковський, зараз тепловози використовуються у пасажирському русі. Вони стоять у голові поїздів міжнародного сполучення Київ–Берлін та Київ–Варшава.

– Модернізовані локомотиви зарекомендували себе як надійні, ефективні й економічні, – говорить Юрій Марковський. – Якщо порівнювати новий двигун 5Д49 зі старим 14Д40, то за однакової потужності новий двигун споживає значно менше пального і оливи. Наприклад, річна витрата тільки оливи за пробігу 140 тис. км у старого локомотива становить 11,8 тонни, а в модернізованого всього 4,3 тонни. А це чимала економія коштів. Окрім того, новий двигун російського виробництва працює значно тихіше, ніж двигуни старшого покоління. І, що важливо, за час експлуатації відмов у роботі "дизеля" та непланових ремонтів не було. За надійну роботу машиністи "охрестили" модернізовані тепловози "хондами".

Дмитро ПЕЛИХ

Щоб діти були здорові, а батьки – спокійні

На Львівській залізниці відкрили сезон відпочинку дітей оздоровчі табори "Трембіта" в селищі Циганівці на Закарпатті та "Експрес" в Олександрії на Рівненщині. У першу зміну в табори заїхало 218 дітей. Для здорового та безпечною відпочинку малечі фахівці Держсанепідслужби на Львівській залізниці здійснюють постійний моніторинг за дотриманням санітарного законодавства в оздоровчих таборах. Зокрема фахівці лінійних санепідстанцій та медичної служби перевірили роботу таборів, зробили лабораторний контроль питної води, харчових продуктів на бактеріальні забруднення, визначили калорійність страв.

– Цього року підготовка компанії до оздоровлення дітей організована більш якісно, проведені поточні ремонти, виконані плани завдання, що суттєво покращило умови перебування дітей, – наголосила завідувач епідеміологічного відділу СЕС на Львівській залізниці Лариса Щербакова. – Станом на 22 червня всі відібрані проби води, харчових продуктів відповідають вимогам нормативних документів. Раціон харчування дітей різноманітний та повноцінний. У таборах цілодобово працюють фахові лікарі – педіатри та фельдшери. У медпунктах є увесь необхідний набір медикаментів для надання первинної медичної допомоги.

За інформацією завідувача фінансового відділу дорпрофсожу Степанії Семак, третього липня цього року 350 дітей залізничників

організовано вирушають на відпочинок до моря в оздоровчий табір "Чайка" (смт Лазурне, Херсонська обл.). Оскільки поїздка до табору залізницею є неблизькою, батькам варто знати, як споряджати дітей у дорогу. Найперше слід подбати про правильне і безпечне харчування в дорозі.

– У попередні роки траплялися випадки захворювань дітей у поїздах, у т.ч. навіть із важким перебігом хвороби та необхідністю госпіталізації на маршруті слідування поїзда, – каже завідувач відділення гігієни харчування СЕС на Львівській залізниці Олена Улашина. – Причиною переважної більшості захворювань було споживання дітьми під час поїздки домашньої їжі, яка тривалий час зберігалася без дотримання відповідних умов, або придбаних "з рук" продуктів харчування, які



нерідко приховують у собі значну небезпеку. Це насамперед продукти харчування домашнього виготовлення у вигляді консервів (консервовані гриби, м'ясо, риба), а також сирокочені м'ясні вироби, солена та в'ялена риба тощо, які часто пропонують пасажиром на зупинках поїзда.

Тож батькам, які відправляють дітей у поїздку, треба

більш ретельно підбирати продукти для харчування в дорозі, зокрема ті, які не потребують спеціальних умов зберігання, та інформувати дітей про режим їх зберігання і небезпеку придбання їжі у приватних осіб на зупинках поїзда, – наголошує фахівець СЕС на Львівській залізниці Олена Улашина. – У дорогу не варто готувати їжу

про запас, тільки ту кількість, яка забезпечить потребу дитини під час поїздки, та надавати перевагу продуктам промислового виготовлення у дрібній розфасованій тарі, вага яких не перевищує 50-100 грамів, щоб використати їх за один раз. Крім того, у дорогу не рекомендується брати продукти, які швидко псуються (ковбасні, молочні, кулінарні, кондитерські вироби та інші продукти, що потребують зберігання в охолодженій стані). Для пиття використовувати тільки негазовану воду промислового виробництва без вмісту штучних фарбників, консервантів, у малій розфасовці. Не допускати споживання продуктів та напоїв із простроченим терміном зберігання.

Не можна вживати харчові продукти та напої за найменшої підозри щодо їхньої неналежної якості. Перед споживанням овочів, фруктів та ягід їх необхідно добре промити питною водою. А ще треба обов'язково перед вживанням їжі та кожен раз після відвідування туалету ретельно мити руки з милом.

Анастасія САВЧИН
Фото з архіву газети