

Якщо надворі +30°C, то на рейках +48°C

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

– На сьогодні на Львівській залізниці експлуатуються 2902 пари рейкових плітей різної довжини, – розповів перший заступник начальника служби колії Володимир Тригуб. – Їхня загальна довжи-



на становить 2831 км. Це майже 60 відсотків колійного розвитку залізниці по головній колії. Усю роботу з цим господарством регламентують технічні вимоги, де передбачені всі умови їхнього утримання. У відповідних журналах фіксуються всі параметри плітей від часу їхнього укладання та всього періоду експлуатації (види робіт, температура, при якій вони виконані, та інше). Відповідно у технічних вимогах чітко зазначено температурні градації, у межах яких дозволяється виконувати ті чи інші роботи.

За необхідності виконання робіт, що входять у поточне утримання (усування перекосу чи просадки або інші роботи), відповідно до інструкції ми знаходимо необхідні параметри у спеціальній таблиці формі, де вказаний дозво-

лений для виконання цієї роботи діапазон температур. Наприклад, при вивішуванні колійної решітки домкратом на прямих ділянках при різному скріпленні дозволяється виконання робіт при різниці між температурою закріплення та наявною на час виконання у 20 градусів. Тобто якщо пліть кріпилася при температурі рейок 30 градусів, то при їхній температурі до +50 ми ще можемо виконувати на них якісь роботи. На кривих ділянках колії дозволені градації температур відповідно зменшуються. Зазначу, що ці параметри суворо контролюються.

– Як здійснюється моніторинг температури рейок?

– При настанні високих температур, а це час із травня майже до жовтня, інформація про температуру рейок подається через кожні дві години. Для цього на залізниці створено 80 температурних постів. Минулого року ми ввели 30 постів, які автоматично і напругу передають дані про температуру рейок на комп'ютер чергового по дистанції. Решта даних передаються у телефонному режимі. Охоплено великі залізничні вузли, де найбільше рейкових плітей, наприклад, Ковель, Сарни, Івано-Франківськ, Чернівці, Закарпаття. Крім того, працюють пости у чергових по переїздах, там встановлені ртутні термометри. Жодних неприємних несподіванок за такого щільного контролю бути не може.

На період високих температур у службі колійного господарства розроблений графік об'їздів, видані відповідні телеграфні вказівки. Вказівку, що регламентує нашу роботу, підписав генеральний

директор Укрзалізниці. Особливо ретельно проводяться інструктажі для локомотивних бригад та бригад самохідного рухомого складу служб колії, електропостачання, сигналізації та зв'язку. Усі вони у період високих температур їздять з особливою пильністю. Крім того, розроблений графік об'їздів керівного складу служби та підрозділів служби колії.

Наші підрозділи мають необхідний запас паливно-мастильних матеріалів. Підготовлений до термінового виїзду і моторейковий транспорт, перевірено всі інструменти для різки рейок (бензорізи та газорізи). Цей інструмент сконцентровано на дільницях для забезпечення найбільшої оперативності їхньої доставки і при необхідності виконання термінових завдань.

Тривають заплановані роботи на "вікнах". Виконуємо їх у нічний, ранковий або вечірній час, щоб уникнути пікових температур рейок. Вдень усі роботи практично заборонені. Після виконання будь-якої роботи за колією ведеться спостереження. За кожною дільницею закріплений спеціаліст (за посадою не нижче дорожнього майстра), який наглядає за нею на період високих температур. Якщо виявлено якийсь дефект, то спеціаліст повинен зупинити поїзд, викликати на місце відповідну бригаду, передати інформацію у службу колії, привести колію в нормальний стан та пропустити по ній рухомий склад. Для цього всі спеціалісти забезпечені засобами оперативного зв'язку.

Таким чином ми постійно тримаємо руку на "пульсі" колії.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

Ризикнув... і заплатив життям



Щоразу, коли стається чергова аварія на залізничному переїзді, дивуємося легковажності водіїв у ставленні до власного життя та життя пасажирів, що перебувають разом із ними в автомобілі. Сумний перелік жертв власної недбалості поповнив ще один випадок, що трапився 27 липня о 6:58 на регульованому переїзді 6 км перегону Магала–Садгора з черговим працівником, обладнаному переїзною сигналізацією з напівавтоматичними шлагбаумами.

Як повідомив перший заступник Головного ревізора залізниці з безпеки руху поїздів та автотранспорту Сергій Перерва, закритий шлагбаум та ввімкнена сигналізація не зупинили мешканця Чернівців (1988 року народження), який зігнорував заборонні сигнали та об'їхав кілька автівок, що зупинилися перед переїздом. Автомобілем-бусом "Фольксваген" він виїхав на переїзд і потрапив під локомотив поїзда №965 сполученням Ларга–Чернівці. Швидкість потяга на момент зіткнення становила 50 км/год, на цій ділянці дозволена швидкість до 80 км/год.

Унаслідок зіткнення водій автомобіля загинув на місці, а його пасажирку (1994 року народження) каретою швидкої допомоги доправлено у Чернівецьку обласну лікарню. У результаті зіткнення в локомотиві потяга пошкоджено кінцевий кран гальмівної магістралі та обірвано метельник, автомобіль пошкоджено в обсязі капітального ремонту. За фактом ДТП затримка поїзда становила 48 хвилин. На місці аварії представники залізниці, ДАІ та лінійного відділу міліції на станції Чернівці склали відповідний акт. Вини залізниці у цій аварії нема.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

Спека нагадує про пожежну безпеку

У спекотну пору на магістралі традиційно особливу увагу звертають на запобігання пожежам, адже залізничний транспорт – зона підвищеної небезпеки. Про стан пожежної безпеки на залізниці розповів заступник начальника служби воєнізованої охорони – головний інспектор з пожежного нагляду залізниці Федір КУРУС:



– Зі зростанням температури повітря зростає й рівень пожежної небезпеки. Найчастіше пожежі виникають у смугі відводу в сухій траві. Щоб їм запобігти, відокрем-

люємо мінералізованими захисними смугами прилеглу до залізниці територію, що проходить через хлібні, трав'яні та лісові масиви. На сьогодні протяжність таких смуг становить 852,8 км. Окрім того, проводиться очистка смугового відведення від чагарників та порубкових залишків, уже очищено їх на площі 226,8 га. Влітку пожежі часто виникають на полях, і є небезпека, що вогнище може перекинутися на залізничні об'єкти. У випадку небезпеки за участю органів внутрішніх справ обмежуємо доступ населення та в'їзд транспортних засобів до небезпечних місць.

Підвищено рівень вимог до справності пожежної сигналізації, установок пожежогасіння та протипожежного водопостачання. У потенційно небезпечних місцях працівники відомчої пожежної охорони та особовий склад добровільних пожежних дружин постійно контролюють виконання протипожежних вимог у місцях масового перебування громадян.

Упродовж першого півріччя цього року трапилася лише одна пожежа, минулого року було

дві пожежі.

– Які об'єкти на залізниці є особливо пожежонебезпечними?

– Це насамперед об'єкти масового перебування людей: вокзали, пасажирський рухомий склад та будинки культури під час масових заходів. На них звертаємо особливу увагу, адже найцінніше – це здоров'я і життя людей. Серед інших небезпечних об'єктів – бази зберігання пального у локомотивних депо. Звертаємо особливу увагу і на тяговий рухомий склад, який вичерпав свій ресурс, але ще експлуатується. У попередні роки пожежі траплялися в дизель-поїздах та локомотивах на станціях Коломия, Здолбунів, Ковель.

– Чи є додатковий супровід перевезення пального та інших легкозаймистих речовин?

– Пожежна охорона належно контролює такі перевезення згідно з нормативними документами про перевезення небезпечних вантажів. Пальне підлягає обов'язковому супроводу воєнізованої охорони. Таких пожеж у рухомому складі не виникає вже давно.

Частіше траплялися випадки під час перевезення деревини для технологічних потреб. Деревина транспортується на відкритому рухомому складі, і коли проїжджає під мостами, із них можуть потрапити іскри, недопалки. Такі джерела запалювання неодноразово спричиняли пожежі.

– Чи проводяться протипожежні навчання для залізничників?

– Пожежні працівники беруть участь у технічних навчаннях у структурних підрозділах залізниці. Це стосується насамперед локомотивних, пасажирських, моторвагонних та вагонних депо. При кожному загоні воєнізованої охорони створено бази газодимозахисної служби, де відбуваються навчання пожежників, локомотивних бригад, чергових локомотивних та моторвагонних депо та інструкторів-машиністів. Під час навчання ці працівники мають можливість пройти через наповнені димом приміщення, потрапити під вплив характерних шумових ефектів та відчувати на собі інші фактори, що виникають під час реальної пожежі.

Для пасажирів у літній період через гучномовний зв'язок оголошуються правила поведінки у залізничному транспорті. Для цього ми розробили спеціальний текст на основі правил пожежної безпеки та відповідних пам'яток.

– Які нововведення, що стосуються ефективності роботи наших пожежників, впроваджені на залізниці?

– Останні нововведення стосуються насамперед умов пожежогасіння. У 1998 році ми створили пожежний поїзд українського зразка – це поїзд нового покоління із покращеними тактичними можливостями. Згодом цей варіант пожежного поїзда поширився по всій залізниці. До того часу пожежні поїзди були на базі переобладнаних пасажирських вагонів. Ми покращили умови для підвищення професійного рівня нашого особового складу. Маємо спортивні майданчики та стадіони, на яких пожежники мають змогу підвищувати свій фаховий рівень та спортивну підготовку.

Спілкувалась
Ірина ЧОРНЕНЬКА