



Обійшли планету двічі: як працюють оператори дефектоскопії на залізничній станції Сарни

Залізниця - це надзвичайно складний механізм, де задіяна величезна кількість людей для безперервного потоку транспорту. І справа не лише в постійному контролі графіка руху потягів. Залізничну колію, як і звичайні дороги, необхідно постійно ремонтувати. І дуже важливо працювати на випередження й усунути проблему на початку. Тому на станції існує спеціальний цех, який фіксує проблему до того, як її можна помітити на власні очі. Навіщо робити ультразвукову діагностику колій, скільки важить один метр рейки та яка протяжність колій на Сарненщині - про це журналісти «Сарненських новин» дізнались у досвідчених операторів дефектоскопного візка Дмитра СЕМЕНОВА та Вадима ФЕСОВЦЯ.

3 стор.

Обійшли планету двічі: як працюють оператори дефектоскопії на залізничній станції Сарни

(Закічення. Початок на 1-й стор.)

Робочий день в операторів починається о восьмій годині ранку. Один візок обслуговують два спеціалісти, бригадир і два сигналісти. Оператори безпосередньо працюють із приладом, бригадир контролює процес, а сигналісти за 500 метрів попереджають про можливе наближення потягу. Така команда за день проходить 8-10 кілометрів.

— Багато людей, коли нас бачать, запитують: «Що за прилад? Це ультразвуковий дефектоскоп. Апарат українського виробництва. Ми його називаємо просто - УДС. Він вишукує мікротріщини. Тобто такі, що зовні ще не помітні. Прилад оснащений спеціальними шукачами, їх кладемо на рейку, а струмінь води ударяє в неї, створюючи вібрацію. Таким чином через навішники оператор прослуховує будь-які пошкодження всередині металевих колій. За принципом це схоже на ультразвукову діагностику пацієнта в лікарні. Тільки тут ми обстежуємо

метал, - пояснює Дмитро Семенов.

Чоловік уже має 17-річний стаж на станції. На залізничній працював також його прадед, дід і мама.

— Прадед був машиністом ще за Польщі. Дід трудився у вагонкулі. Він зупинився на коней станції й для людей різні фільми показував. Це були десь коліїми 60-ті роки. А мама обіймала посаду бухгалтерки теж на станції. Тому, можна сказати, я вже залізничник у четвертому поколінні, - розповідає Дмитро.

Колією Вадим Фесовць працює восьмий рік. Спочатку був помічником, а згодом і сам став оператором.

— Це така значима практика. Бачи, що тліти приходить на роботу, стають помічниками. Крім нас із Дмитром, у цьому дефектоскопі працюють 14 людей. Сюди входять і розширювачі дефектограми. Це траєк із даними, які занісе прилад на флешку під час обстеження колій. Її додатково перевіряють для того, щоб мінімізувати людський фактор, не помітив тріщини.

Хоча спеціалісти кажуть, що практично неможливо пропустити якийсь пошкодження, УДС рідко підводить.

Кожний дефект має своє класифікацію. Його реєструємо спеціальним маркуванням відразу на колії. Документацію передаємо бригадіру, а майстри замінюють рейку. Тобто самі нічого не ремонтуємо, лише вказуємо конкретне місце, де є проблема, і її місце.

Колія отримує дефекти від різних чинників: загальноавіраційність, виснаження металу, строк придатності рейки, механічні пошкодження від колеса потягу чи вагона.



— Міцність рейки залежить від її типу. Наприклад, Р-65 - це важкий тип. Один метр такої колії важить 65 кілограмів. Є й інші модифікації. При Союзі всі колії були Р-50. Зрозуміло, що чим вищий цей показник,

то й довше, від нашої станції до ринка колії 52 км, до Олевська - 74. На річненському напрямку обслуговуємо всього 4 кілометри - не доїжджимо до села Немовині. Найбільший напрямком Ковальський - майже 140 кілометрів. Тобто займаємо навіть частину Волинської області в напрямку сіл Антонівка, Рафалівка, Троянівка, Поворск, - розповідає Дмитро.

Оператор каже, що за чималий стаж уже встиг пройти сотні кілометрів. Однак робота дуже подорожня.

Щойно влаштувався оператором, готовий був працювати навіть у вихідні. Так, робота мелегка й відповідальна, але є й плюси - можна побачити в дорозі багато цікавого й поїсти на свіжому повітрі. У середньому за місяць проходить 100 кілометрів. І якщо підрахувати весь мій 17-річний стаж, то вже встиг два рази землю обійти, - жаргує залізничник.

Вадим НОВАК. Фото Василя СОСЮКА.

