

Контроль за контролем

Я пришёл на Юго-Восточную ж.д. в октябре 2000 года. Тогда грядущие перемены в дефектоскопии только самым маленьким краешком засветились на горизонте! Помню, когда первое чудо инженерной мысли появилось в цеху – это был Авикон – 01 с регистратором, следом появились первые РДМы, началось повсеместное внедрение регистраторов по всей дороге. Ширящуюся армию дефектоскопов с регистраторами нужно было обслуживать, нужно было заниматься расшифровкой! С одной стороны люди ждали нововведений, с другой стороны – очень боялись их! Как же ведь теперь над каждым, как они выражались, появился персональный «ревизор», а «ревизоров» как известно не жалуют и поэтому люди неохотно начинали работать с новыми приборами, и уж точно никто не хотел быть расшифровщиком! Так как компьютер я более или менее знал не понаслышке, то для меня не составило труда подключить старенький компьютер, настроить программы и попробовать первые шаги в расшифровке! В 2004г отучившись на курсах в Радиоавионике, я приехал на дорогу ну уж точно, как мне казалось подготовленным специалистом! Но тут начались первые «детские» болезни, ведь это только всё начиналось, не было ни наглядных примеров, ни базы с уже выявленными дефектами, не отлажены технологии контроля рельсов, и самое главное не было ОПЫТА! Как говорят инженеры по охране труда, вся техника безопасности – пишется кровью, так и у нас все хитрые дефекты начали выявляться вследствие горького опыта, после пропусков, изломов и т.д. Армия расшифровщиков росла прямо пропорционально количеству новых дефектоскопов, появились «Медузы» (АДС-02), РДМ-22, Авикон-11! Всю эту армию необходимо было контролировать! И вот на базе дорожного ПЦД был создан новый отдел – Отдел расшифровки! Отдел сразу заработал в полную силу! С помощью отдела удалось организовать более качественную запись регистраторов, туда стекались данные со всех ПЧ дороги, их опыт рос очень быстро, теперь можно было всегда позвонить, спросить, посоветоваться! Но много было и скандалов и горячих споров по поводу нюансов расшифровки, было всё и много чего впереди!

Но самой главной проблемой, которую создал наш дорожный отдел – это тотальный контроль за всеми средствами на дороге! А в чём проблема скажете вы? Это же хорошо, когда контроль! Но я попытаюсь доказать вам обратное! Начиная от вагонов и автотомотрис, кончая рядовым оператором, тотальный контроль плотно вошёл в нашу жизнь! Заклучалось это в следующем: за каждым средством, которое выявило остродефектный рельс, шло наблюдение, просматривался их проезд, действительно ли было правильное решение, как выглядел дефект на записи и как говорится для общей дорожной базы и все-

общего опыта! Поднимались предыдущие проезды сравнивались и если на записи дефектоскопа был сигнал, то применялись меры к пропустившему! Но это не беда – я только «За», за то, что в принципе это правильно, должен ведь кто-то проверять за кем то, иначе мы придём к хаосу и анархии в нашей системе! Но посеяли «вражду» не только между мобильными и съёмными средствами, но и между операторами в цехе! Каждый оператор стал как бы карающим органом для своего предыдущего коллеги и для расшифровщика тоже! То есть если оператор выкидывает рельс, то отдел тут же поднимает предыдущий проезд, сравнивает, анализирует и выносит решение скорее всего не в пользу предпоследнего оператора, а уж про расшифровщика я вообще молчу! Каждый сигнал может стать большой проблемой для расшифровщика! В общем, принцип прост - кто выявил ОДР тот ПРАВ, а кто нет, тот несёт наказание, но все ли записи являются остродефектными рельсами? Всем известно: сколько людей столько и мнений, – ведь все, кто связан с расшифровкой не понаслышке знают, что по одной записи нельзя судить о том, какой дефект нас подстерегает в рельсе! Оператор принимает решение из более тщательного осмотра, а расшифровщик после натурного осмотра, и часто бывает, что «страшнейшая» запись на В-развёртке может оказаться бездефектным участком пути! Но, увы, в нашем случае всё суждение о работе человека только по записи В-развёртки! Расшифровщик вообще получился между двух «огней»: с одной стороны съёмные дефектоскопы, с другой стороны – мобильные средства! Что ему делать? Если он обнаружит остродефектный рельс, то, скорее всего оператора осуществившего эту запись накажут материально, но и оператор ведь может «выкинуть» ОДР, и он будет отмщён!

Сложившиеся система привела только к тому, что люди перестали уверенно проверять путь и принимать обдуманные решения, а стали дрожать как «осиновые листки» перестраховываться, но самое страшное - **БОЯТСЯ ВЫКИДЫВАТЬ ОСТРОДЕФЕКТНЫЙ РЕЛЬС**, что напрямую ведёт к угрозе безопасности движения!

На дистанции резко снизилось выявление ОДР, но это не только по моей родной дистанции, а я думаю, что картина по дороге перестала быть **ОБЪЕКТИВНОЙ**, это превратилось всё в одну большую фикцию, которая приведёт только к **БЕДЕ**! Неужели вышестоящее руководство думает, что такими «драконовскими» методами оно может добиться только положительных результатов?

Но это ещё не всё, техник-расшифровщик, который по своей роли в дефектоскопии должен как бы контролировать работу цеха, становится «буферной прослойкой» между руководством дистанции и Дорожным центром диагностики! Расшифровщик должен выявлять все огрехи организации работы цеха: выявлять непроконтролированные стыки, выдавать на перепроверку непроконтролированные участки пути и следить за технологией

контроля. При неудовлетворительных показателях будет виноват только мастер цеха и руководитель дистанции пути, а расшифровщика они погладят по головке за это? Кто то скажет, конечно: «Молодец! Открыл глаза мне на работу моего цеха»... А кто то: «За то что подставил перед начальником службы пути?» Думаю что, нет! А если расшифровщик не передаст всей полноты информации в дорожный центр, то что? Опять расшифровщик не прав! Так как работать расшифровщику? Может быть, пора его вывести из подчинения дистанции пути? Может быть, подчинить его напрямую дорожному центру диагностики? Сколько можно впитывать грязь, что с одной, что с другой стороны? Вы думаете что качество работы от этого улучшится? Нет, господа! Нет! Человек начинает теряться, он не знает, кого уже ему бояться? Начальника дистанции? Мастера? Или Отдела расшифровки? Ведь как известно, что у двух мамок дитя без глаза! С другой стороны, дороги имели печальный опыт работы, когда всех расшифровщиков собрали в едином центре, это не принесло того ожидаемого результата, потому что самый правильный ход был бы тогда, когда расшифровщик, подчиняясь дорожному центру, на своих местах следил бы за качеством работы цеха, работал с операторами, указывал им на их огрехи в технологии контроля, принимал бы участие в записи, контрольного тупика, и лично знал какой дефектоскоп и как работает не понаслышке, участвовал в натурных осмотрах выдаваемых им рельсов. Думаю, что информация, предоставляемая ими, была бы более правдоподобной и полной! А ТАК РАСШИФРОВЩИК СИДИТ И НЕ ЗНАЕТ, КАК И ЧЕМ ЗАКОНЧИТСЯ ЕГО ДЕНЬ, ЖИВЁТ В ПОСТОЯННОМ СТРАХЕ ПЕРЕД СЪЁМНЫМИ СРЕДСТВАМИ, СВОИМИ ЖЕ ОПЕРАТОРАМИ, КОЛЛЕГАМИ ПО РАСШИФРОВКЕ И ЦЕНТРОМ ДИАГНОСТИКИ! Может все-таки пора его отнести куда то к одному берегу этого враждующего между собой лагеря? Или вообще прекратить эту бессмысленную вражду, которая, наверное, приносит пользу только в одном – в поднятии самооценки у амбициозных руководителей!