

Людмила Синюкович: Дорога ждет от нас хорошую погоду

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Николай Конкин

– Чем обусловлено создание в январе 1965 года в структуре службы пути дорожной геофизической станции?

– Когда-то потребности в информации о погоде на дороге удовлетворяла небольшая группа специалистов в составе трех человек. Но затем потребовались перемены. Они были связаны с ростом объема перевозок и необходимостью обеспечить более оперативное и качественное составление прогноза погоды, в особенности штормовых предупреждений в районе Новороссийска.

После ливня в июне 2002 года на Ставрополье, когда за два дня там выпала трехмесячная норма осадков, а также подъема уровня воды в реке Цемес, вызвавшего затопление путей на станции Новороссийск, приказом начальника дороги в штат дорожной геофизической станции была введена должность гидролога, а впоследствии, в связи с увеличением объема работы, еще и синоптика. Ныне погодой на дороге занимаются три синоптика, гидролог и начальник станции.

– За погодой ведется круглосуточное наблюдение?

– У наших синоптиков 12-часовой рабочий день, с 7 до 20 часов. Начинается утро с выборки прогностических карт погоды. Часть информации получаем из Северо-Кавказского гидрометцентра, часть – из Интернета. Обычно к 8 утра готов прогноз погоды на день для ОАО «РЖД».

– Какая идет подготовка, прежде чем выдать окончательный прогноз погоды?

– Мы занимаемся обработкой данных о фактическом состоянии погоды на основании поступившей за ночь информации. С 2004 года активно

используем в этих целях электронную почту. Есть договор с Северо-Кавказским территориальным гидрометцентром на получение оперативной информации о погоде, штормовых предупреждениях и о других ожидаемых катаклизмах природы.

С учетом полученных данных составляем картину погоды для руководства дороги и служб. На отделения наша информация поступает на так называемые метеорологические сутки: с 18 часов текущего дня до 18 часов последующих суток. А к 11 дня суммарный прогноз погоды в целом по дороге и на отделениях уже имеется в отделе гидрометеорологии департамента пути и сооружений ОАО «РЖД».

– Контактируете ли вы с портовиками?

– Разумеется. Информация о погоде на сутки в портовых станциях готова уже к 13 часам. Под особым контролем такие припортовые станции, как Новороссийск, Туапсе, Ейск, Темрюк, Кавказ, Махачкала-порт. С учетом непредсказуемой погоды на море портовые диспетчеры связываются с дорожной геофизической станцией и во внеурочное время. Со своей стороны мы также не медлим: в случае получения штормового предупреждения по Черноморскому побережью и другим зонам для оповещения используются все виды связи – электронная почта, телеграф, телефон. Три критерия погоды – температура воздуха, сила ветра и ожидаемые осадки – всегда под контролем.

– Запомнились большой силы ливневые дожди, выпавшие на Туапсинском побережье в июне 2005 года. Можно ли было предотвратить их последствия?

– Штормовое предупреждение о большом количестве осадков на этом участке Краснодарского отделения посту-



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

пило своевременно. Но тогда к длительным дождям, сопровождающимся большими потоками воды, текущей на железнодорожное полотно, в этом районе наши путейцы оказались не готовы.

Заранее не очищенные от прежних наносов водоотводные сооружения не справились с пропуском большой массы воды, с силой устремившейся на пути. Стихия так размывала полотно, что в море оказалось несколько грузовых вагонов, на время было остановлено движение поездов.

– Что делается, чтобы заранее предупредить подобные случаи?

– Более качественным стало прогнозирование погоды на участках Туапсе – Лазаревская, Адлер – Хоста, в районе Якорной Щели, где нередко принесенные ветром с моря смерчи, сопровождающиеся большим количеством осадков. Стихийные ситуации стараемся прогнозировать и в районе Новороссийска, но, к сожалению, окруженная горами сейсмическая станция в Анапе не всегда дает точный прогноз, указывающий на приближение стихии. Здесь больше надеемся на информацию Новороссийского и Туапсинского гидрометбюро.

– Какие хозяйства особенно интересуют погодные условия на дороге?

– Прежде всего – путейцев и энергетиков. В каждой дистанции пути существует по несколько метеорологических наблюдательных постов, в большинстве случаев расположенных на охраняемых переездах. Замеры температуры рельса производятся каждые два-три часа, информация передается диспетчерам. Тщательно следят за температурным режимом на полотне и дорожные мастера. Особенно в летнее время, когда существует реальная опасность выбросов.

– Минувшее лето для путейцев было таким же напряженным, как и в прошедшие годы?

– Практически все летние месяцы доставляли путейцам немало хлопот, ведь максимальная температура воздуха на отдельных станциях дороги достигает 40 градусов.

Но, благодаря собственной накопленной информации и аналитическому прогнозу погоды геофизической станции, путейцы вовремя выполнили обслуживание бесстыкового пути. Уже в марте на ряде дистанций стали производить разрядку на таких участках, настраивать рельсы на летний температурный режим. На таких передовых дистанциях, как, например, Таганрогская, эти своевременные меры не только снизили риск выбросов, но и повлияли на обеспечение заданной балловой оценки.

– На какие сроки составляются ваши прогнозы погоды?

– Более чем на пять суток мы их не составляем – достоверность будет недостаточной. А до пяти суток – делаем. В таких случаях используем немецкие синоптические карты погоды, информацию из Интернета. Но это лишь первоначальная информация, требующая дальнейшей обработки и расшифровки силами сотрудников станции, чтобы получить полноценную карту погоды в регионе дороги.

– А бывали случаи, когда вам говорили «спасибо» за точные прогнозы?

– Конечно. Например, 20 ноября 2004 года мы передали сообщение на Краснодарское отделение об ожидаемых сильных осадках в предгорных районах края, в частности, на станции Белореченская. И вот за день на эту станцию обрушился снегопад, выпала месячная норма осадков. Высота снежного покрова достигала

30 сантиметров, а станции Щедок и Мостовская покрылись снегом на один метр. Начальник станции Александр Слагода тогда поблагодарил дорожных синоптиков за вовремя переданное предупреждение. Ведь благодаря этому на станции в ту ночь были организованы дежурные бригады, которые вовремя вступили в борьбу со снегопадом. И в Белореченской работали без сбоев в движении.

– А курьезные ситуации случались?

– Бывало и такое. Скажем, три года назад из-за сильного ветра на контактный провод упало дерево. Это случилось на участке Пчеловодная – Мишкино. Был задержан поезд «Тихий Дон». Энергетики тогда почему-то попытались свалить вину на нас, якобы мы не предупредили о непогоде. Но дорожные ревизоры не согласились с такой постановкой вопроса и порекомендовали энергетикам вовремя удалять угрожающие движению и состоянию контактной сети деревья в полосе отвода.

– Ожидаете ли вы перемен в своей работе?

– На прошедшей в Воронеже сетевой школе шла речь о том, что ОАО «РЖД» планирует отказаться от ряда услуг региональных лабораторий Росгидромета. В настоящее время на Юго-Восточной дороге испытывается автоматизированная информационно-измерительная система в рамках совершенствования гидрометеорологического обслуживания путевого хозяйства компании. Там до конца года планируется установить 23 геофизических поста, которые будут вести непрерывный мониторинг погоды, а также фиксировать такие параметры, как температура рельсов и грунтов, степень увлажнения земляного полотна, интенсивность осадков и уровень воды в реках вблизи мостов и сила ветра на высоте контактной сети.

На нашей дороге в перспективе такое оборудование будет размещено в малодоступных местах и там, где участки подвержены сильным ветрам либо снегопадам, селявым обвалам.

– И традиционный вопрос: какая погода ожидается на дороге в ближайшее время?

– Прогноз на ближайшее время оптимистичный. Последние две декады ноября ожидаются необычайно теплыми. Средняя температура воздуха – 12-17 градусов тепла. На Черноморском побережье – до 20 градусов выше нуля. Солнечно и без осадков.

