Atribuțiile unui mecanic de locomotivă

Am realizat această cercetare pe parcursul unei călătorii scurte cu trenul. L-am rugat pe tatăl meu să mă ducă cu el într-o zi de lucru, pentru a vedea cu exactitate care sunt atribuțiile pe care trebuie să le îndeplinească. Astfel, am ajuns să parcurg traseul Vinț-Ilia, un traseu de aproximativ 150km, durată 2 ore, putând să observ astfel cum decurge o parte dintr-o zi ca mecanic de locomotivă, pe trenuri de marfă, într-o firmă privată. Primul lucru pe care l-am observant de când eram mica are legătură cu programul de lucru. Pentru mecanici de la marfă nu există un program de lucru, adică nu își exercită activitatea într-un interval orar prestabilit. Astfel că tata poate pleca și la ora 14:00 spre servici, dar și la ora 01:00. Și totodată nici ziua de lucru nu este fixă, deci poate începe și Lunea dar și Sâmbăta, de Crăciun și/sau de Paște.

În ziua în care am realizat observația participativă, eu și tata am plecat de acasă în jurul orei 10:30. Cu o zi înainte, tata fusese sunat de către unul dintre discpeceri firmei. Acesta îi comunicase numărul trenului, dispoziția, de unde vine trenul, stația de preluare precum și stația unde trebuia să îl ducă tata, cine îl va însoți, dacă este șef de tren sau mecanic ajutor și totodată cine este mecanicul pe care urma să îl schimbe tata. Până ziua următoare, tata a luat contact cu persoana pe care urma să o schimbe și periodic verifica site-ul unde sunt încărcate și actualizate trenurile. Astfel că, dacă intervine ceva, să știe dacă se amână plecarea sau nu. În ziua cu pricina, ne-am deplasat până la gară cu un taxi. Pe motiv că tata nu are mașină, firma îi trimite dispoziție de taxi.

Odată ajunși la gara din Vinț, ne-am prezentat la impegat pentru ca tata să îi înmâneze foaia de parcurs, care este un document unde se regăsesc date precum numărul trenului, ora și data când tata a început serviciul, adică când a plecat de acasă, etc. Ii s-a pus tatei fiola și odată ce a văzut că nu este nicio problemă l-a trecut într-un registru de verificarea a siguranței circulației. Foaia de parcurs a fost ștamplită și reînmânată tatei, după ce a fost notat cuvântul „apt”. Trenul era deja în gară, așa că nu a fost nevoie să așteptăm. Vorbim despre un tren cu 40 de vagoane goale, care urmau să fie duse la Curtici, pentru a fi încărcate cu lemn din Austria. Mi-a explicat tata faptul că, dacă ar fi fost o stație terminală, ar fi fost nevoie să îl încarce cu nisip. Oricum pe locomotive există aproximativ 10 saci cu nisip, a câte 25 kg fiecare, iar mecanicul poate în orice stație, dintre cele la care oprește, să suplimenteze încărcătura. Înainte să ne urcăm, tata a făcut schimb cu colegul care adusese locomotiva până în stația respective. Discuția dintre ei a fost una pur tehnică, dânsul comunicându-i tatei cum s-a comportat locomotiva, dacă au fost probleme, etc.

Primul lucru pe care l-am observant este modul de a urca în locomotivă sau cum zic mecanicii la post. Treptele locomotivei sunt sculptate în interior, distanța dintre sol și ușă este măricică, astfel că de-o parte și de alta sunt două bări metalice, pentru a facilita urcarea. Mie mi-a fost puțin complicat să urc, din cauza distanței dintre pământ și prima treaptă, astfel că am avut nevoie de puțin ajutor. Însă pentru tata părea o joacă de copii și cumva este de înțeles, fiind face asta de mai bine de 30 de ani. În interior este un scaun, care poate fi mai mult sau mai puțin comod, asta în funcție de cât de nouă este loxomotivă. Acesta este poziționat la o distanță optimă de panoul de butoane și ceasuri din fața lui. Majoritatea locomotivelor au două posturi. Legat de fiecare se află sala mașinilor, unde se află motoarele de tracțiune, compresoarele, etc. În această sală este interzis accesul în intervalurile în care trenul este în mișcare.

Prima dată, înainte de punerea trenului în mișcare, tata verifică carnetul de bord al locomotivei, unde sunt trecute traseele precedente, mecanicii care au condus și dacă au fost probleme sau nu. Apoi este verificat livretul de mers, locul unde sunt trecute stațiile dar și vitezele de circulație și barul, buletinul de avizare restricții. Aceste două documente însoțesc trenul în permanență. Trebuie verificat dispozitivul de siguranță, care este conceput să frâneze automat la 5 secunde, în cazul unor situații neprevăzute. Când se pune semnalul, trenul pleacă din gară, iar timpul de condus pentru un mecanic este de 8 ore, după care se schimbă între ei sau se face odihnă. În cazul de față, tata era însoțit de mecanicul ajutor. Aici depinde de mecanicul principal dacă îl pune și pe celălalt să conducă. Știu că tata de obicei coduce el, pentru că este ceva ce îi face plăcere. Nu este permis ca tata sau orice alt mecanic să fie singur, deoarece legislația din România nu permite încă unei singure persoane avizate să circule. În timpul călătoriei am evitat să îl distrag pe tata, fiindcă era atent la diverse lucruri: la stație, la ventilație, urmărea semnalele, gabaritul liniei, viteza de circulație(care nu trebuia să fie nici peste, dar nici sub). Înainte să ajungem în gara de la Simeria, a trebuit să oprim la semnal, unde am staționat aproximativ 2 minute.

Din punct de vedere al echipamentului, ei au hainele cu logoul și numele firmei, care sunt concepute pentru a fi lejere. Mai ales că nu toate locomotivele au aer condiționat și ultimul lucru pe care și l-ar dori mecanicul ar fi un tricou care să îl incomodeze. În rest, este necesar să aibă ceas pe mână. Documentele necesare se află fie la mecanicul ajuto, fie la șeful de tren. Având în vedere că există posibilitatea ca după cele 8 ore de condus să se facă odihnă, nu se știe cu exactitate când se termină programul de lucru, adică nu știi când te întorci acasă. De aceea mecanici merg însoțiți de o sacoșă cu măncare. Odihna se poate face fie la un hotel care are contract cu firma și atunci ne referim ca fiind dormitor, fie la alt hotel unde firma îți va deconta prețul achitat. Mai există și un caz extrem, în care ești oprit pentru o defecțiune și te poate prinde noaptea în mijlocul pustietății. În acest caz, un fel de pat se improvizează în locomotivă. Din alte discuții avute cu tata am mai aflat că odată la 350 de km se face revizie. Asta presupune o verificare asupra locomotivei din punct de vedere tehnic.

Ce am constatat din această experiență este nivelul de atenție și de responsabilitate, care nu ar trebui să lipsească din viața profesională a unui mecanic. Cu siguranță este o meserie unde trebuie să fi dedicate și să îți placă, tocmai pentru a trece și peste aspectele care pot fi și mai neplăcute.