

# Аї ðèñ Æèèì ÿí èé – âèèèààà÷-óí ³ââðñàè



Борис Тимофійович. Серед тих, хто слухав його уроки: колишній перший заступник начальника залізниці Л.Ф. Ткачук, колишній заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань І.І.Наконечний, які вчилися на машиністів, і деякі теперішні керівники залізниці.

– **Що, насамперед, Ви стараетесь вкласти в голову своїм учням,** – питаю у досвідченого викладача.

– В основному усе, що пов'язано з безпекою руху. Дбаю, щоб майбутній спеціаліст досконало знав колісну пару, автозчеплення, і міг знайти вихід з будь-якої ситуації.

– **Чи не виснажила Вас багатолітня робота на викладацькій ниві?**

– Ні. Я люблю працювати з людьми. Від цього отримую велике задоволення і наснагу. Незважаючи на уже поважний вік, не відчуваю професійної втоми. Навпаки, мені хочеться працювати і передавати молоді той великий багаж знань, які я нагромадив за своє життя.

**Мирослав БУРКОВИЧ**  
Фото автора

**З викладачем технічної школи залізниці Борисом Тимофійовичем Глиняним зустрілися після закінчення уроку. Повертався він з великим букетом квітів, який подарували йому учні. У ці квітневі дні Борису Тимофійовичу виповнилося сімдесят. Він з приємністю отримує численні привітання від керівництва, друзів, знайомих і від своїх вихованців. За сорок років роботи викладачем їх у нього тисячі. Вони пам'ятають і люблять його за те, що має до кожного індивідуальний підхід, за те, що дбає, щоб уроки були цікавими.**

В народі кажуть, що перший млинець часто буває глевким. Так було і у викладача-новачка Бориса Глиняного. Перший урок виявився невдалим. Маючи після закінчення Харківського інституту інженерів залізничного транспорту практичний досвід роботи у локомотивному депо Львів-Захід, Борис Тимофійович добре знав будову тепловоза, та коли почав пояснювати її учням, то зрозумів, що робить це не надто зрозуміло. Сьогодні про це згадує з посмішкою, а тоді це було мало не трагедією. Та він не розгубився, не відступив. Як учень, сидів на уроках у своїх старших колег. Переймав методику їхньої роботи. Читав багато технічної літератури. І уже невдовзі досяг більшої впевненості у собі і, що головне – учні стали краще засвоювати викладений матеріал. Тих, хто не встигав – на кожному уроці викликав до дошки і запитував. Таким чином спонукав

їх до систематичної праці над матеріалом. Попрацювавши перед тим понад чотири роки майстром у депо, Борис Глиняний був керівником практики у десятків учнів школи. За цей час вивчив їхню психологію, навчився підбирати до людей "ключик". Власне, ця обставина стала визначальною у трудовій біографії Бориса Тимофійовича. Керівництво технічної школи помітило, що молодий майстер депо вміло організовує практику їхніх вихованців, дбає про те, щоб вони якнайбільше почерпнули практичного досвіду, і вирішило запросити Бориса Глиняного на викладацьку посаду.

20 грудня 1967 року запам'яталося молодому спеціалісту Глиняному на все життя. Цього дня у його трудовій книжці з'явився новий запис – викладач технічної школи. Та Борис Тимофійович вважає, що справжнім викладачем став приблизно через вісім років. За цей час він збагатився теоретичними знаннями, а потім відпрацював методику подачі матеріалу. Якщо раніше, приміром, для зрозумілого пояснення будови вузла тепловоза затратив 16 годин, як це і було передбачено навчальним планом, то тепер вистачає 4-6. Зекономлений час використовує для опитування. Це сприяє кращому засвоєнню матеріалу.

У 1972 році молодому викладачу доручили освоїти нову спеціальність – рефрижераторні вагони. Борис Тимофійович знову занурився в технічну літературу. З неї черпав теоретичні знання про будову цих вагонів, холодильного устаткування, дизеля. Потім на практиці закріплював їх у Тернопільському рефрижераторному депо. Підготовка спеціалістів для експлуатації реф-

рижераторів має ряд особливостей. Треба враховувати психологічну сторону, оскільки бригада механіків перебувала у відрядженні два і більше місяців. У дорозі вони не тільки усували технічні несправності, а й слідували за збереженням вантажу, частина якого могла швидко зіпсуватися. Бажаючих освоїти цю спеціальність, яка мала комерційний характер, було дуже багато. До 93 року, поки була потреба у експлуатаційниках рефрижераторів, Михайло Тимофійович підготував 2,5 тисячі спеціалістів. Потім, у зв'язку зі зміною економічної ситуації в країні, депо реорганізували.

Ще на початку своєї викладацької біографії він почав поступово освоювати ще одну спеціальність – дизель-поїзди і електровози. Їздив у депо, де вони експлуатуються, побував на відповідних курсах у Ризі. Таким чином досконало освоїв будову усіх видів дизель-поїздів і електровозів та до сьогодні зі знанням справи подає матеріал учням. "Дуже цікава схема в угорського дизель-поїзда, – розповідає Борис Тимофійович. – Вона проста і зручна в експлуатації". Місяць тому він випустив чергову групу спеціалістів для цього виду локомотивів.

На четвертому десятку років викладацької роботи Борису Тимофійовичу доручили проводити ще і уроки зі спеціальності "Вагони". Викладач каже, що раніше уже проводив такі уроки для провідників. Тепер навчає ремонтників. Тому особливу увагу звертає на розміри, які для них дуже важливі. Він також проводив уроки для водіїв дрезин, бригадирів колії.

У молоді роки викладач-універсал ще й активно займався громадською роботою. Довгий час він

## “У кожній чорній болванці “живе” блискуча деталь”

**Одного разу до редакції газети зателефонувала мешканка села Розлуч. Вона розповіла про Івана Кисилічина, котрий працює токарем у локомотивному депо Львів-Захід. Жінка запевнила, що він є майстром своєї справи і йому вдалося виготовити деталь для нової моторси начальника залізниці, за яку ніхто інший не хотів братися.**

Кожна розмова з тим, хто займається справді улюбленою справою і в щоденну роботу вкладає любов та частинку своєї душі, є унікальною та в чомусь повчальною.

Коли я запитала Івана Кисилічина про ту "чудо-деталь", якої ніхто не міг виточити, то він сором'язливо сказав, що нічого особливого в цьому не було. Мені принесли руль від звичайної легкової машини і поставили завдання з'єднати цей "руль" із механізмом, що керує швидкістю потяга. Перед цим запитали, чи візьмуся за це. Я погодився".

Іван Кисилічин працює у механічному відділенні локомотивного депо Львів-Захід зовсім недовго – лише чотири роки. На це підприємство він повернувся вдруге.

– Першого разу я прийшов у депо ще 1984 року, але затримався ненадовго. Важкі були часи, не платили грошей, тому довелося лишити роботу. Доводилося працювати навіть у Прибалтиці на рубці лісу.

Минуло вісімнадцять років і доля знову привела мене на залізницю. Спершу – на колійну машинну станцію № 198 в Ужгороді,



а потім – у локомотивне депо Львів-Захід. Сумнівів не було – стабільна робота, заробіток, а роки минають дуже швидко.

Іван Кисилічин вдруге прийшов у депо вже з найвищою кваліфікацією токаря – шостим розрядом. А в цеху немає однакової роботи чи серійного виробництва. Впродовж дня доводиться працювати з різними деталями. От і до нього часто звертаються за порадом та фаховою допомогою. "Я не можу стояти осторонь, коли комусь не вдається якась робота. Як на мене, то гріх не допомогти. Якщо Бог дав тобі талант чи здібність до якоїсь справи, то обов'язково потрібно ділитись цим із іншими", – вважає токарь.

Виявляється, реставрація є не лише у мистецтві. Можна реставрувати ще й бабітові вкладиші, які використовуються в тягових двигунах тепловозів та електровозів. Власне, над цим, переважно, і працює Іван Кисилічин. Каже, що для обробки бабітових вкладишів потрібні неабиякі навички, аби правильно відцентрувати цю деталь.

– Якщо працюєш над деталлю, обов'язково треба знати, де вона застосовується. До кожної роботи потрібно підійти з розумом. Ще в училищі мені з-поміж тридцяти студентів майстер доручав виточувати деталі. Знав, що не зіпсую, – каже мій співрозмовник.

Навчався Іван Кисилічин у Стрию у 35-му професійно-технічному училищі. Нарядив йому іти туди сусід. Тоді в цей навчальний заклад був конкурс – три особи на одне місце. Пан Іван задоволений обраним фахом. Каже, що улюбленою справою потрібно займатися постійно, щоб не втратити навичок.

– Як би швидко не потрібно було впровадитися із завданням, у токарській справі, насамперед, має бути якість, – запевняє мій співрозмовник. – Мені доводилося працювати з людьми, які до свого фаху не мали жодних здібностей. Із них, може, вийшов би кращий вчитель чи лікар.

Витягування втулки з кришки масляного насоса – довгий та складний процес. Це, зазвичай, роблять на спеціальному приладі. Іван Кисилічин запропонував механізм, завдяки якому у механічному відділенні депо роблять це скоріше і з меншою затратою зусиль. "Хтось у деталях бачить лише мазут. А я витру його і перед очима вже не брудний кусок заліза, а матеріал для роботи. Я люблю метал, бо у кожній чорній болванці живе

блискуча деталь", – зізнається майстер.

Найголовніший інструмент для токаря – різці, якими обточуються деталі. Кожен порядний токарь їх шанує й береже. Та не лише інструмент визначає фаховість. Кажуть, що у нелегкій токарській справі потрібне велике терпіння та витримка. Саме таке враження і справляє Іван Кисилічин – людини спокійної, зосередженої, розважливої.

Тільки добрими словами відгукується про нього і майстер механічного відділення Володимир Перехайло:

– Іван Кисилічин дуже добре розуміється на своїй справі та вміє впоратися із складними завданнями. Ось торік став бригадиром. Завжди допомагає та показує своїм колегам, коли хтось чогось не вміє. До того ж, він – розумний та порядний чоловік.

Добрый токарь має пошану не тільки серед колег на роботі. Часто до Івана Кисилічина приходять односельчани з проханнями допомогти відремонтувати трактор чи машину. А коли батько стає до роботи, то син Юрко частенько проситься в помічники. Цікавиться справою батька ще й менша донечка Яна. "Одного разу я купив доньці ляльку, а вона мені каже: краще я тобі допоможу, коли будеш ремонтувати трактор", – з усмішкою розповідає Іван Кисилічин.

Крім роботи з металом, мій співрозмовник має ще одне захоплення – збирати гриби:

– Прокидаюся ні світ ні зоря, бо потім найждає багато грибників, і вже нема що збирати. Але знаю місце, де завжди знайдуться грибочки. Де найліпші гриби? Коли запитали журавля, де найкраща земля, він відповів, що краще рідної немає.

**Ірина МИКОЛАЄНКО**