

Щоразу, коли провідний інженер служби сигналізації та зв'язку Микола Трушевський переглядає домашній архів, його погляд затримується на срібній медалі ВДНГ СРСР. Для нього це найцінніша нагорода: не так просто було винахіднику представити своє дітище на престижному в ті часи рівні, адже експонати до павільйону "Транспорт" найголовнішої виставки СРСР вибирали із 32 залізниць. Львівська удостоїлась такого права завдяки винаходу "Пристрій для керування стрілочним приводом", який народився завдяки спільним творчим пошукам створеної при службі сигналізації та зв'язку групи в складі головного інженера Івана Редченка, старшого інженера Миколи Трушевського та начальника ремонтно-технологічної дільниці першої Львівської дистанції сигналізації та зв'язку Олексія Столярчука. За представлений на ВДНГ СРСР у 1990 році діючий пристрій два автори винаходу Микола Трушевський та Олексій Столярчук були відзначені срібними медалями ВДНГ СРСР, а через рік їм було присвоєно звання "Кращий винахідник залізничного транспорту".

"Перший зразок такого пристрою управління стрілочним приводом ми почали розробляти ще у 80-х роках, – розповідає Микола Трушевський. – У 1985 році згідно із планом впровадження нової техніки на Ленінградському електротехнічному заводі було виготовлено п'ять таких пристроїв, які невдовзі включили в дослідну експлуатацію на сортувальних гірках станцій Львів та Клепарів. Удосконалений варіант цього пристрою, який презентувався на ВДНГ СРСР, був підтверджений ще двома авторськими свідоцтвами та виготовлений і впроваджений в роботу на всіх стрілках сортувальної гірки станції Львів".

На підтвердження сказаного Микола Трушевський показує акт, датований 9 квітня 1992 року, в якому йдеться про те, що комісією проведена перевірка робіт із впровадження на механізованій гірці станції Львів пристрою (авторське свідоцтво № 1495188, умовний тип – блок СГП-87) управління стрілочними приводами з герконовими автоматичними перемикачами, виготовленими на замовлення Львівського відділка згідно з дорожнім планом нової техніки від 28.12.1990 р. № 480. Встановлено, що ці пристрої гарантують нормальну дію ГАЦ і безпеку розпуску вагонів на механізованих гірках. Відповідають вимогам, які пред'являються до аналогічних пристроїв і підвищують безпеку розпуску вагонів за рахунок збільшення швидкості реалізації завдання, швидшого виявлення несправності з отриманням інформації оператором. Комісія зробила висновок, що виконані роботи відповідають вимогам технічного завдання та приймаються до постійної експлуатації.

Микола Трушевський каже, що до винахідництва його спонукала робота в дорожній лабораторії автоматики, телемеханіки і зв'язку при службі сигналізації та зв'язку. Щоразу, коли запускали нові пристрої, виявлялись недоліки. Доводилося аналізувати стан роботи задіяних пристроїв СЦБ, зокрема разової поставки блоків СГ-74, які використовувались для керування стрілками на механізованих гірках замість морально застарілих СГ-66. Траплялось, що під час розпуску вагонів на гірці в екстремальних ситуаціях стрілка не поверталась, залишалась у середньому положенні. "Ми довго шукали причину, а потім зрозуміли, що треба "підлікувати" схему відкриття та закриття тиристорів як одного, так і другого положення стрілки, – каже Микола Трушевський. – Це забезпечило надійну ро-

боту блоку СГ-74 на Львівській залізниці, бо на інших магістралях вони не працювали і їх невдовзі було знято з виробництва. Ми розробили схему нового блоку, але для можливості його серійного впровадження необхідно було мати ще й відповідні українські реле. У 1999 році ми отримали від Держпатенту України патент на винахід "Електромагнітне реле" (заявник і володар патенту – управління Львівської залізниці). Основну роботу з розробки конструкторської документації, виготовлення дослідних зразків проводив Олексій Столярчук, який тоді займав посаду начальника дорожньої лабораторії автоматики, теле-

обчислювальному центрі залізниці, бо став аспірантом. Захистив кандидатську дисертацію, працює доцентом на факультеті прикладної математики та інформатики. Але його батьки вважають, що він також причетний до залізниці, адже готує для неї кадри, зокрема для інформаційно-обчислювального центру. Недавно у родині Трушевських з'явилось поповнення: у Валерія народився син, якого на честь дідуся назвали Миколою. Сім років тому донька Інна подарувала своїм батькам внучку Вікторію. Який фах виберуть онуки, говорити ще зарано, але Микола пам'ятає, що саме в дитинстві у нього народилось бажання працю-

закінчили Харківський інститут інженерів залізничного транспорту.

Про перші роки праці на залізниці йому нагадують поживкі від часу газети "Львовская правда" та "Львівський залізничник", датовані серпнем та листопадом 1966 року. В них на фото – студент Микола Трушевський під час проходження виробничої практики у першій Львівській дистанції сигналізації та зв'язку. "Тоді я монтував на станції Черкаси електричну централізацію, релейні стелажі, які використовувались дев'ять років на станції Батьово та були вилучені з експлуатації в зв'язку з її модернізацією, – згадує Микола

Інженер Микола Трушевський

механіки і зв'язку. У 2004 році згідно з планом впровадження нової техніки та прогресивних технологій Укрзалізниці на станції Люблінєць Львівської залізниці було здано в дослідну експлуатацію партію українських реле, які надійно працюють донині".

Микола Трушевський, ініціатор створення творчої групи, яка отримала 13 патентів на винахід, зізнається, що до кожного отримання пріоритету на винахід їм доводилось проходити дуже нелегкий шлях. Після народження ідеї потрібно зробити патентну експертизу та патентні дослідження. Власне патентні дослідження забирають дуже багато часу: треба переглянути бюлетні винаходів провідних держав світу (а це не менше семи) мінімум за 20 років. Якщо вони виходять тричі на місяць, то за рік "набігає" 36 тільки з однієї держави. Словом, кожний винахід вимагає не тільки творчого пошуку, знань, але й часу на пошук його прототипів та базового аналога.

Микола Трушевський згадує, що творчістю, як правило, займались після роботи та у вихідні дні: "Ми були одержимі винахідницькою роботою. Дарма, що справа ця клопітна. Ретельно підраховували економічний ефект від впровадження винаходу. І, щиро кажучи, більше тишив досягнутий результат, ніж грошові винагороди". Він шкодує, що так і не вдалось довести розробки пристроїв до серійного виробництва, але сподівається, що напрацьовані ідеї все ж будуть використані науковцями і виробниками, які нині визначають технічну політику залізничного транспорту.

Залишається додати, що Микола Трушевський належить до залізничної династії. Якщо підсумувати стаж його роботи, діда, батька, мами, дружини Людмили та її родини, то загалом набереться понад 230 років праці тільки на Львівській залізниці. А на залізницях України – понад 250. Продовжив би династію залізничників і син Валерій, випускник факультету прикладної математики Львівського національного університету ім. Івана Франка, але тільки рік попрацював в інформаційно-



вати на залізниці, коли слухав розповіді батька – начальника оперативного-розпорядчого відділу служби перевезень Миколи Миколайовича та мами Клавдії Яківни – диспетчера Львівського відділка з 1939 року. В домашньому архіві син береже фотографії своїх батьків у залізничній формі, їхні нагороди, зокрема, й два знаки "Почесному залізничнику", яких був удостоєний батько Миколи - Микола Миколайович Трушевський. Як відомо, осіб, які двічі нагороджувалися цим знаком, були одиниці.

Розповідаючи про дитинство, Микола Трушевський каже, що до школи пішов у шестирічному віці, а в чотирнадцять вже став студентом Львівського технікуму залізничного транспорту. Про навчання в цьому закладі Микола Трушевський згадує із великим захопленням, адже тут прищепили йому любов до обраної професії, навчили працювати творчо. Згодом він та його дружина Людмила успішно

Трушевський. – До речі, саме тут у 1956 році вперше на Львівській залізниці було впроваджено пристрої електричної централізації".

Розмова у нас знову повертається до творчих пошуків. "Для того, щоб нова ідея, винахід чи проект стали реальністю, в них треба вкласти чималі кошти, – роздумує Микола Трушевський. – І якщо з логікою розподілу талантів ентузіаст-винахідник, зазвичай, не має фінансових можливостей, то на залізниці для технічної творчості є широке поле діяльності. І фінансування бере на себе також залізниця. З нагоди Дня винахідника та раціоналізатора я бажав всім працівникам Львівської залізниці, які займаються технічною творчістю, наполегливості та успіхів у розробці раціоналізаторських пропозицій і винаходів".

Орися ТЕСЛЮК
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Із дотриманням графіку завершується ремонт дверей та вікон у господарствах залізниці, що становить 93% від запланованого. Із 251 одиниць систем опалювання приміщень проведено ремонт та налагодження 241 системи, що становить 96% виконання планового показника.

Ремонти та налагодження систем вентиляції також тривають згідно з графіком, їх виконано на 95%. Завершується ремонт та налагодження виробничих котелень. Із запланованих 143, до роботи у зимовий період підготовлено 123. Ремонт 20 котелень – на завершальному етапі.

На порозі осені про зиму

Так само якісно та згідно з графіком тривають роботи з ремонту і налагодження теплових мереж. Їх готовність становить 91%.

До роботи в зимових умовах у період осіннього комісійного огляду всіма видами ремонту планується підготувати у пасажирському господарстві 960 пасажирських вагонів, у службі локомотивного господарства – 618 одиниць тягового рухомого складу та 127 секцій у службі приміських пасажирських перевезень. Ремонт колії

виконано на 88% (план 494 км, факт - 433 км), зокрема модернізація колії становить 77% (план 140 км, факт-107,3 км); капітальний ремонт – 108% (план 84 км, факт - 90,6 км); середній ремонт – 80% (план 120 км, факт - 95,6 км); комплексно-оздоровчий ремонт – 93% (план 150 км, факт - 139,2 км). Завершено роботи з ремонту та випробування систем електрообігріву та пневмообудки стрілочних переводів, яких на залізниці є 1754 одиниці. Із тринадцяти снігоприбиральних

машин СМ-2 дев'ять готові до експлуатації. Чотири машини ще перебувають в ремонті, і до 1 жовтня ц. р. будуть повністю готові до роботи.

Згідно з графіком планується завершити роботи з ремонту та налагодження котелень житлово-комунального і соціального господарства. Ремонт покрівлі становить 90% (план 726 м кв. – факт 656 м кв.); ремонт систем водопостачання і каналізації – 94% (план 6,77 км – факт 6,36 км). На 93% виконано

ремонт житлових будинків та на 95% – гуртожитків.

Триває навчання "першозимовиків", яких прийнято чи переведено на роботу в період з 25.03.2008 по 31.08.2008.

Завершено підготовку 114 пунктів обігріву із 137. На 96% готові гардеробні, а приміщення для сушіння спецодягу – на 86,5% (тобто 77 із запланованих 89).

Повільно просувається справа із постачанням вугілля для опалення пасажирських вагонів, оскільки через незадовільну якість його довелось повернути власникові, який порушив договірні умови.