

# Здолбунівській дистанції сигналізації і зв'язку – 70!

(Закінчення. Початок – у №46)

**“За попередні дев'ять років, упродовж яких я працюю в дистанції, тут відбулося чимало позитивних змін”**



**Електромеханік контрольно-вимірального пункту СЦБ Ірина Пархомчук:**

– На залізницю я пішла за прикладом моєї мами Тетяни Миколаївни Пархомчук, яка 33 роки відпрацювала в цеху КВП СЦБ. Батько – викладач залізничного ліцею теж схвалив мій вибір. Після закінчення залізничного технікуму я прийшла на роботу в дистанцію, працювала в одному цеху з мамою. Минулого року мама вийшла на пенсію з посади старшого електромеханіка.

Професійного досвіду електромеханіка я набувала завдяки наставникам – Надії Олексіївни Сізіковій та своїй мамі.

Наш цех був створений ще у 1964 році. Основне його завдання – забезпечення надійної роботи приладів СЦБ завдяки регулярній перевірці та заміні приладів СЦБ і ремонту тих приладів, які вийшли з ладу.

За попередні дев'ять років, упродовж яких я працюю в дистанції, відбулося чимало позитивних змін. Ми почали одержувати безконтактну апаратуру, яка є більш надійною і довговічною. Наприклад, імпульсне реле встановлюється на один рік і далі воно повинно перевірятися. А безконтактний – електронний аналог цього реле працює без перевірки десяти років.

Щодня я працюю з приладами, що надходять з лінії. На малогабаритний прилад дається дві години. За цей час я відкриваю прилад, чищу його зсередини від нагару та порохи, потім регулюю і перевіряю його на стенді. Після перевірки наклеюю на прилад свою бирку і віддаю приймальнику. У нас є два приймальники, які після мене відкривають прилад, оглядають його, оцінюють мою чистку, моє регулювання, перевіряють прилад на стенді і після цього закривають прилад, plombують та відправляють на лінію, де його встановляють у той чи інший пристрій.

Якщо говорити про можливі покращення, то було б добре, якби електромеханіки були краще забезпечені інструментом.

**“Під час “фосфорної аварії” поблизу Ожидова наш цех забезпечував технологічний зв'язок”**

**Електромеханік контрольно-ремонтного пункту радіозв'язку Василь Германюк:**



– У 1979 році я вступив до професійно-технічного училища, закінчив його у 1982 році. Одержав вільний диплом і за бажанням влаштувався радіомеханіком у Здолбунівську дистанцію сигналізації та зв'язку. На той час я закінчив курси телерадіомайстрів, добре розумівся на побутовій телерадіоапаратурі. Почав я з посади радіомеханіка. Восени 1982 року пішов служити до армії і, відслуживши, повернувся у грудні 1984 року сюди на роботу, та працюю тут дотепер.

За майже 28 років, що минули з того часу, пройшов багато робочих місць. Працював усюди, де у дистанції виникала потреба. У 1986 році вступив на навчання до Київського механічного технікуму на спеціальність радіозв'язку і радіомовлення й закінчив його у 1989-му.

**– Василіу Івановичу, а в чому полягає Ваша робота?**

– Я ремонтую один тип радіостанцій 42РТМ, яка використовується для організації поїзного радіозв'язку на локомотивах та електропоїздах. Доводилося ремонтувати і радіостанції РВ-1, і підсилювачі для гучномовного зв'язку, і магнітофони, які використовувалися в обліку вагонів.

**– А як відбувається ремонт: за фактом поломки чи системно?**

– Є графік технологічного процесу, який передбачає систематичну перевірку кожної радіостанції через певний проміжок часу. Якщо робочі параметри відхиляються від норми, я повинен привести прилад до робочої норми і знову віддати його в роботу. Ну і, звичайно, коли радіостанції виходять з ладу, ламаються, тоді ремонтуємо їх за фактом поломки.

**– Як давно засновано ваш підрозділ?**

– Наш контрольно-ремонтний пункт радіозв'язку існує вже 31 рік, він був заснований 9 березня 1978 року, як один із цехів дистанції. У той час на КРП радіозв'язку були покладені завдання з ремонту пристроїв поїзного і станційного радіозв'язку, підсилювачів гучномовного зв'язку, переносних радіостанцій. Цех тоді очолював старший електромеханік Борис Безушко. Проводились роботи з організації робочих місць по ремонту радіостанцій типу 43РТС, 42РТМ, 71РТС, 72РТМ, підсилювачів ТУ-100, 100У-101, ТУ-600 переносних радіостанцій “Дніпро”, “Сирена”, “ПР-21”, “РН-12Б”. У 1996 році цех очолював старший електромеханік Юрій Корольчук. У 2000 році внаслідок реорганізації радіоцеху № 1 до КРП радіозв'язку були приєднані електромеханіки, які обслуговували лінійний поїзний та локомотивний радіозв'язок. Нашим колективом проводився великий об'єм роботи з модернізації пристроїв радіозв'язку під час електрифікації дільниці Здолбунів – Ківерці та відкритті швидкісного руху по дільниці Здолбунів-Красне. За період з 1990 по 2000 роки були введені в дію такі радіостанції як РС-6, РС-3.2, РВ-1. У 2007-2008 роках працівники цеху обладнали всі залізничні переїзди на дільниці Красне-Ківерці сучасними радіостанціями поїзного радіозв'язку РС-4. Зараз ведеться робота з організації робочого місця для ремонту і налагодження радіостанцій типу “ОРИОН РС-6”, якими обладнані всі залізничні станції на дільниці Рівне-Ківерці.

**– Василю Івановичу, які складнощі є зараз у Вашій роботі?**

– Насамперед – бракує запчастин, це – явище хронічне, але до нього важко звикнути... З інструментом не скажу, що дуже важко, але подекуди бракує. З приємністю згадую зустріч начальника залізничної Михайла Мостового та голови дорпрофсожу Андрія Сенишина із радіомеханіками. Нам тоді керівництво залізничної подарувало інструменти, за це ми щиро вдячні.

Дуже хотілося б, щоб наша служба метрології, яка нам повіряє наші радіовимірвальні прилади, працювала б так, як працюємо ми. Якщо до мене потрапляє радіостанція, то я роблю перевірку її робочих параметрів, якщо треба, то ремонтую, потім ставлю своє клеймо і гарантую її безперерйну роботу, наприклад, на рік. А вони лише констатують, що прилад має відхилення від норми у робочих параметрах. Було б добре, якби вони його так само регулювали чи ремонтували і здавали нам у роботу.

**– Чи були у Вашій роботі події, які Вам запам'яталися?**

– Так. Я брав участь у ліквідації так званої фосфорної аварії поблизу Ожидова. Ми забезпечували технологічний радіозв'язок, тобто радіозв'язок зі станціями Красне, Заболоття, поїзний радіозв'язок та радіозв'язок для вищого керівництва. Я чергував якраз у ту ніч, коли фосфор повантажили і відправляли за межі України.

**– А що б Ви хотіли побажати залізничникам, які через 30 років святкуватимуть 100-річчя дистанції?**

– Я побажав би їм найдорожчого і найпотрібнішого для усіх часів скарбу – здоров'я. Буде здоров'я, буде настрої до життя і все, що треба, зробиться легко і швидко.

**“Майбутнім поколінням залізничників хочу побажати не боятися труднощів і відповідальності”**

**В.о. старшого електромеханіка Віктор Кузнєцов:**



– На залізницю я вже сімнадцять років з 1992 року. Тут свого часу електромеханіком працював мій тесть Берещук Іван Єфремович, який відпрацював у дистанції 35 років, обслугову-

вав дільницю Здолбунів-Рівне. Я за освітою зв'язківець, і він порадив мені йти працювати на залізницю. Коли Іван Єфремович пішов на пенсію, то мені у династичний “спадок” дісталася його ділянка обслуговування. З того часу багато що змінилося, оновилися прилади і пристрої, електрифікувалася ця дільниця. Я обслуговую цю дільницю як механік разом з моїм молодшим колегою електромонтером 6 розряду Віктором Пшеничним.

Я родом із Кемерово, Російської Федерації, народився в Кемерово. Там здобував освіту зв'язківця. Свого часу моя майбутня дружина прибула до Кемерово на роботу за розподілом. Тут ми з нею познайомилися і після одруження приїхали до її батьків у Здолбунів. Дружина працює електромеханіком зв'язку в Укртелекомі у Здолбуніві. Мене доброзичливо зустріли у трудовому колективі дистанції, допомагали оволодіти українською термінологією. Із вдячністю згадую свого першого наставника – Бабіна Михайла Васильовича, який допомагав мені оволодівати тонкощами професії, зараз він працює в.о. старшого електромеханіка на станції Рівне.

У роботі раніше було по-різному, а після електрифікації та модернізації колії на ділянці Здолбунів-Красне одразу відчулася якість роботи, ми майже не маємо термінових виїздів на лінію.

**“Найкраще навчання для молодого електромеханіка – модернізація станції...”**

**Старший електромеханік групи техдокументації Ростислав Рудюк:**



– Наша група забезпечує усіх працівників, які обслуговують роботу стрілок, світлофорів та пристроїв автоматичного блокування (СЦБ), усією необхідною технічною документацією – схемами, інструкціями, нормативними документами, але в основному – схемами. Займаємося також періодичною перевіркою їх на відповідність вимогам правил технічної експлуатації, вимогам різних інструкцій, нормативних документів, внесенням змін для підвищення надійності, перевіряємо роботу приладів у випадку виникнення на станціях непередбачуваних ситуацій чи пошкоджень, які трапляються, даємо консультації, а якщо треба, то й виїжджаємо на місце для усунення пошкоджень. Схеми зараз трапляються дуже складні, із описом багатьох режимів роботи приладів у кількох варіантах умов роботи. Перевірки відбуваються за графіком. Комплект документації повинен абсолютно відповідати контрольному примірнику, будь-які зміни можуть вноситися лише у встановленому порядку, часом, лише з дозволу Укрзалізничної. Такий строгий режим обумовлений вимогами дотримання умов безпеки руху поїздів. Якщо коротко охарактеризувати нашу роботу, то можна сказати, що ми слідуємо за суворим дотриманням технологічної дисципліни в експлуатації приладів СЦБ.

**– Що спонукало Вас пов'язати своє життя із залізницею, може цьому хтось посприяв?**

– Цьому посприяв мій дядько – брат моєї мами. Він працював колійним майстром у Ленінграді і знав, що я цікавлюся залізницею. Якоюсь він порадив мені придивитися до роботи служби, яка обслуговує прилади СЦБ. Я вступив до Львівського залізничного технікуму і закінчив його у 1968 році. Працювати почав у Стрийській дистанції сигналізації та зв'язку на дільниці Самбір-Сянки. Звідти пішов служити до армії. У 1971 році – після служби в армії – приїхав до батьків у Здолбунів і влаштувався на роботу у Здолбунівську дистанцію сигналізації та зв'язку. Працював електромеханіком СЦБ на станції Здолбунів Південний парк, потім 24 роки працював черговим механіком на посту електричної централізації станції Здолбунів Південний парк.

**– Чи є в родині залізничники окрім Вас?**

– Я згадав про маминого брата. Залізничником також є мій син Андрій Рудюк,

який закінчив Львівський технікум залізничного транспорту і працює старшим електромеханіком поста ЕЦ на станції Здолбунів Південний парк, де я колись працював черговим механіком.

У 1997 році виникло питання про заміну старшого електромеханіка групи техдокументації, який на той час збирався на пенсію. Тоді начальник дистанції Леонід Романенко та старший електромеханік поста ЕЦ Віктор Рибалкін запропонували мені перейти в групу технічної документації. Я пішов на цю посаду після довгих вагань, бо розумів, що там на мене ляже значна відповідальність. Спочатку, звичайно, було важко. У 2000 році почалась електрифікація дільниці Здолбунів-Рівне, потім на дільниці Рівне-Ківерці, де одночасно з електрифікацією модернізували три станції та 14 залізничних переїздів. Набував досвіду від старших товаришів, досвідчених працівників з інших дистанцій, які були направлені нам на допомогу. Цей досвід став мені у пригоді в 2003 році під час модернізації станції Ожидів, де я вже сам брав участь в налагодженні нових пристроїв і навчав електромеханіків, які повинні були обслуговувати ці пристрої. Потім були станції Верба та Заболотці.

Якщо виникають збої в роботі пристроїв СЦБ, до мене часто звертаються за консультаціями. Завжди стараюся надати кваліфіковану пораду: у якій схемі шукати більш детальну інформацію, де саме може бути збій у роботі.

**– Ростиславе Григоровичу, зараз на залізницю приходять молоде поповнення. Скажіть, чи маєте Ви, як професіонал, якісь фахові претензії чи побажання до молодих залізничників?**

– Молодь приходить зараз з недостатнім обсягом знань, однак молоді люди дуже швидко вчаться. Найкраще навчання для молодого електромеханіка – модернізація станції. Під час модернізації молоді механіки буквально за кілька тижнів значно підвищували свій професійний рівень, у процесі роботи вчилися “продавонувати” кабелі, шукати потрібні контакти, налагоджувати роботу пристроїв, швидко читати і глибше розуміти схеми. Поки молодий електромеханік не пройде через модернізацію хоча б однієї станції, він не набуде потрібного професійного досвіду, бо звичайна експлуатація приладів не дає такої глибокої практики в роботі.

**– Як з Вашої точки зору сьогодні найбільші проблеми в роботі?**

– Насамперед – постачання. Знаю як важко експлуатувати техніку, коли нема матеріалів, комплектуючих, запчастин, але знаю і те, як нелегко керівництву дистанції виходити з таких ситуацій, щоб забезпечити і роботу дистанції, і вимоги з безпеки руху.

Ще одна проблема – ближча до специфіки моєї роботи – сучасні інструкції. Якщо раніше найбільша інструкція мала до двадцяти сторінок, то зараз – вже по 50 сторінок і ще не все, є претензії, що недостатньо описані всі режими. А скласти інструкцію – дуже непросте справа, яка не завершується написанням документа. Доводиться повертатися до інструкції уже в процесі експлуатації приладу, захищати свою точку зору, бо виникають розбіжності в розумінні робочих процесів. Доводиться в аварійному режимі бути довідковим бюро – з пам'яті консультувати і фахівців, і керівництво з питань роботи того чи іншого приладу, і нерідко буває так, що від одного твого слова залежать дуже серйозні висновки. Усе це – дуже висока відповідальність. І саме цією відповідальністю робота “тримає за горло” цілодобово. Відповідно, хотілося б, щоб цей прес відповідальності компенсувався хоча б постійним зростанням заробітної плати, як це було ще два роки тому, але у кризи – своя логіка.

**– Що хотіли б Ви побажати майбутнім поколінням працівників дистанції?**

– Насамперед, професіоналізму. У моєму розумінні професіоналізм – запорука особистого спокою, який дає впевненість у тому, що все, що залишилося позаду, зроблено якісно і надійно. А професіоналізм починається з любові до справи, якою займаєшся. І якщо свою роботу любиш, то життя неодмінно віддасть добримися результатами.

**Ігор ПАРАЩАК**  
Фото автора