



рядженні фахівців Львівського центру механізації колійних робіт, ДГС австрійського виробництва, який був модернізований торік на ВАТ "Трансмаш". До речі, це єдина на залізниці машина, яка після виконання робіт стабілізує колію, після чого дозволяється відкривати рух на перегоні зі встановленою швидкістю. У 2008 році було закуплено сучасний планувальник баласту УСП, а також ВПР-09-32. До речі, остання машина за два

дуже часто звучить слово "копія". І це не дивно – батько Тетяни – Іван Миколайович – головний інженер Львівської дистанції колії, а мама – чергова по станції Янтарна.

Тетяна згадує, що торік вона також була у Глибочку Великому під час огляду колійної техніки разом із студентами четвертого курсу філії. "Але для нас, третьокурсників, цей виїзд швидше був пізнавальним, адже тільки цього року нам вже читають лекції

Чортківську дистанцію колії.

Під час огляду колійної техніки у нас відбулася цікава розмова про кадри колійного господарства. Зокрема, питання підготовки хороших фахівців-колійників турбує заступника начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимира Чернегу. Володимир Васильович прагне якнайтісніше поєднати теорію з практикою, щоб студенти-майбутні колійники добре засвоїли

колійних робіт для подальшої успішної роботи в залізничній галузі.

Надворі – тотальний наступ весни. Колійна техніка вже на перегонах, виконує різні види ремонту колії. Незабаром ми побуваємо на перегонах і розповімо про роботу колійників та техніки під час довготривалих технологічних вікон на різних напрямках нашої магістралі.

Орися ТЕСЛЮК  
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО,  
Дмитра ПЕЛИХА та автора

## рушила на перегони

сезони виправила понад 800 км колії.

Звісно, потрібно оновлювати парк колійних машин, колійникам потрібні хоча б дві виправочні машини ВПР-09-32, сучасна комп'ютеризована ВПРС для виправлення стрілочних переводів, а також рейкозварувальні машини, бо ті, які є, вже вичерпали свій ресурс.

Поки ми спілкувалися із головним інженером служби колійного господарства Романом Черницьким, у Львівський центр механізації колійних робіт приїхали майбутні колійники – студенти Львівської філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, щоб побачити колійну техніку, поспілкуватись з тими, хто на ній працює.

Староста групи, студентка четвертого курсу Львівської філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту Тетяна Бохін розповіла, що давно хотіла стати колійником, адже вдома

про колійну техніку, показують відео. Тепер ми мали нагоду оглянути техніку, піднятися у кабінку, поспілкуватись із фахівцями, які детально розповіли про функції машини. Це дуже суттєво, адже для того, щоб стати кваліфікованим колійником потрібні не тільки теоретичні, але й практичні знання. До речі, ми вже ознайомились із роботою Самбірських колійних дорожніх ремонтно-механічних майстерень, рейкозварувального поїзда. Побували й на перегоні. Особливо цікаво було бачити, як працює тут ліцензійна техніка під час довготривалих технологічних "вікон". Для нас, студентів, поєднання теорії з практикою дуже корисне", – переконана Тетяна Бохін, майбутній фахівець за спеціальністю "Залізничні споруди та колійне господарство".

До речі, на огляді колійної техніки у Глибочку Великому Тетяна Бохін мала приємну нагоду зустрітись зі своїм хресним батьком та батьковим однокурсником Іваном Чернегою, який зараз очолює

непросту дисципліну "Технологія, автоматизація та механізація колійних робіт".

– Ми уже не перший рік практикуємо виїзд студентів-старшокурсників безпосередньо на колійні об'єкти, у тому числі на ремонтні бази, колійні машинні станції, дистанції колії, а також на перегони, де можна побачити процес колійних робіт із модернізації, капітального та середнього ремонту колії, заміни стрілочних переводів, – розповідав Володимир Чернега. – Адже сьогодні інженер-колійник повинен знати продуктивність машини, її вартість та належність до технологічного процесу і раціональне використання в цьому процесі, бо під час модернізації чи капітального ремонту колії є ведуча машина, яка задає тон по якості виконаних робіт і по їх вартості. І дуже важливо підібрати інші машини, які більш продуктивні, та були задіяні в роботах по напрямках під час довготривалих технологічних вікон. Ми знайомимо студентів із сучасними технологіями, з економікою



**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсож  
Реєстраційне свідцтво  
КВ № 1252.  
**Редактор**  
**Ігор ПАРАЩАК**  
тел. 226-32-97  
факс. 226-41-83  
**Заступник редактора**  
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

**Відповідальний секретар**  
Галина КВАС.....226-25-67  
**Кореспонденти:**  
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03  
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65  
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23  
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34  
Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80  
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський Залізничник**  
Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.  
E-mail: lz@railway.lviv.ua  
ГС ДТГО "Львівська залізниця"  
Р/р 260000092670  
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956  
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.  
Виходить щоп'ятниці.  
**Тираж 36 812.**  
Замовлення 572.  
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".  
**Комп'ютерна верстка**  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
**Склад редакційної колегії:**  
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.  
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.  
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".