

Працівники другої дистанції сигналізації і зв'язку (ШЧ-2) переконані, що їхньому підрозділу стільки ж років, скільки й Львівській залізниці. Це – логічно, адже, коли перший потяг пройшов із Перемишля до Львова, він рухався лінією, яку нині обслуговує їхня дистанція. Поза усяким сумнівом у далекому 1861 році на цій ділянці руху були певні, елементарні з точки зору сьогодення, пристрої зв'язку, і їх обслуговували залізничники. І хоча документально відлік історії дистанції починається з радянських часів, наведений аргумент заперечити важко.

За підсумками першого півріччя 2010 року ШЧ-2 вийшла переможцем дорожнього змагання серед відокремлених підрозділів залізниці. Така перемога не перша на рахунок підрозділу. Про здобутки, клопоти і плани наша розмова з керівництвом дистанції.

“Виконання плану залежить від кожного працівника”



другої дистанції сигналізації і зв'язку **Григорій Ганець**.

– Наша дистанція є базовою із надання послуг зв'язку юридичним та фізичним особам. Штат дистанції – 367 осіб, виконання планових показників залежить від кожного працівника, – переконаний начальник

сьогодні виконані підготовчі роботи – чекаємо обладнання.

За останні роки значно розширились можливості залізничної АТС, яку ми обслуговуємо. Нині вона забезпечує вихід на міські та міжміські лінії зв'язку, чого не було раніше. Цю послугу надаємо на замовлення абонента.

А ще наша дистанція є провайдером швидкісного Інтернету для приватних користувачів.

З появою нового обладнання з'явилася потреба в його освоєнні. З цією метою ми скеруємо працівників на курси підвищення кваліфікації, які періодично відбуваються у Києві, Харкові, Донецьку, а також у дортехшколі залізниці.

У дистанції загалом 30 цехів, у яких пра-



Старший електромеханік лінійного апаратного залу Василь Хомишинець перевіряє технічний стан цифрового обладнання оптичної мережі зв'язку

дозволяють запчастини.

Значна кількість наших працівників працює на лінії. Намагаємось дбати про хороші

очолоє начальник технічного відділу дистанції **Андрій Супрунович**. Значну кількість кубків у шахових турнірах здобула головний бухгалтер

Друга дистанція сигналізації і зв'язку:

– За I півріччя 2010 року виконання плану прибутку із підсобно-допоміжної діяльності зросло у нас майже вдвічі (187%) порівняно з аналогічним періодом минулого року. У дистанції відсутня протермінована дебіторська заборгованість. Запобігаємо перевищенню кошторису витрат при виконанні робіт. І завдання з економії енергоресурсів виконуємо за всіма показниками. Мосю опорою в роботі з трудовим колективом є мої заступники, головний бухгалтер, керівники середньої ланки.

Однак маємо проблеми, які потребують вирішення. Тривалий час в управлінні залізниці експлуатується цифрова АТС, але досі не введено в дію автоматизоване робоче місце телефоніста. Впровадження його в експлуатацію дало б можливість значно покращити умови праці телефоністів, які на сьогодні працюють на застарілому обладнанні МТС – МРУ.

“Здобутки дистанції стосуються не тільки роботи”



– Ми обслуговуємо чотири дільниці: Львів–Мостиська, Львів–Рава-Руська, Львів–Стоянів, Львів–Сокаль, – розповідає **головний інженер дистанції Володимир Нечай**. – Наша дистанція є профілюючою по зв'язку. Окрім щоденної роботи в цій сфері, яка пов'язана суто із роботою залізниці, ми за потреби виїжджаємо в межах нашої залізниці для забезпечення зв'язком нарад керівництва області та держави і нарад міжнародного рівня.

Дистанція активно впроваджує нові технології. Фактично всі нововведення, які є на залізниці, проходять тестування у нас. Наприклад, відеонагляд, який успішно встановлено на переїзді станції Мшана. Тепер розробляємо аналогічні проекти для інших станцій.

Нині нашим основним завданням є перехід на оптоволоконні системи. Це суттєво поліпшить і якість зв'язку, і швидкість надання послуг. Але нові технології в нашій дистанції стосуються не лише зв'язку, а й сигналізації, централізації та блокування (СЦБ). Сподіваємось, що незабаром у нашій дистанції буде друга в Україні мікропроцесорна електроцентралізація (ЕЦ).

Натомість ще цього року заплановано переобладнати ДИСК-Б (дистанційно-інформаційну систему контролю букс) на парному напрямку Городок–Мостиська-2 на сучаснішу техніку АСДК-Б (автоматизовану систему дистанційного контролю букс). На

сьогодні виконані підготовчі роботи – чекаємо обладнання. За останні роки значно розширились можливості залізничної АТС, яку ми обслуговуємо. Нині вона забезпечує вихід на міські та міжміські лінії зв'язку, чого не було раніше. Цю послугу надаємо на замовлення абонента. А ще наша дистанція є провайдером швидкісного Інтернету для приватних користувачів. З появою нового обладнання з'явилася потреба в його освоєнні. З цією метою ми скеруємо працівників на курси підвищення кваліфікації, які періодично відбуваються у Києві, Харкові, Донецьку, а також у дортехшколі залізниці. У дистанції загалом 30 цехів, у яких пра-

цюють 367 осіб. Понад 50 відсотків працівників – молодь. Серед здібних молодих фахівців – електромеханіки Назар Дорош, Костянтин Ковальчук, Андрій Кропива. Саме молоді кадри дають значний відсоток рацпропозицій, які засвідчують новий, сучасний погляд та технічний підхід до вирішення проблем. Серед молодих раціоналізаторів – Андрій Рисак, Роман Міклош, Назар Дорош. До речі, наша дистанція подала рацпропозицію стосовно захисту світлофорних головок на переїздах від втручання сторонніх осіб. Тепер досвід дистанції в захисті пристроїв СЦБ переймають всі залізниці України.

Молоді фахівці дуже рідко йдуть з дистанції. А якщо й ідуть, то або на роботу у службу, або в лабораторію. Це й не дивно, адже більшість молодих кадрів походить із залізничних родин. Вони виховувались із глибоким розумінням специфіки роботи на залізничному транспорті та відповідальності. Обираючи професію залізничника, ці молоді люди усвідомлювали і труднощі залізничної професії, і її перспективи. Звичайно, вагомим залишається і матеріальний фактор, адже нині залізниця не на останньому місці за стабільністю оплати праці.

Робота нашої дистанції базується на оперативному реагуванні, а воно часто неможливе без транспортного забезпечення. Для цього в дистанції є 15 одиниць техніки. Цим транспортом в основному виїждимо на лінії, перегони для заміни обладнання, перевезення реле й обладнання на сигнальні точки тощо. Як правило, їхати доводиться польовими дорогами, на яких старий транспорт експлуатується в умовах жорстких навантажень, швидше зношується і частіше потребує ремонту. Тому з кожним роком все важче знаходити запчастини для наших старих УАЗів та ГАЗів. Працівники гаража всіма силами стараються підтримувати автотехніку справною. У цьому є заслуга старшого механіка гаража Богдана Яремківа – молодого працівника і представника залізничної династії.

Серед нашої техніки є і так звана “летючка зв'язку” – чотири спеціалізовані вагони для ремонтної бригади, яка займається ремонтом і демонтажем повітряних ліній зв'язку та вирубуванням насаджень уздовж ліній. Зараз вона перебазувалася із Кам'янки-Бузької на станцію Городок і зв'язку з демонтажем повітряної лінії Львів–Мостиська-2.

Відчуваємо потребу і в сучасніших метрологічних пристроях. Нині є цифрові і значно точніші. Маємо зауваження до лінійних переносних вимірвальних приладів працівників СЦБ. Вони надто “делікатні”, а для експлуатації нам потрібні більш міцні та практичні. Згадані прилади ми отримуємо раз на 10 років. Старі ремонтуємо доки це можливо і наскільки

умови праці для них. Так на сьогодні практично всі пости електроцентралізації дистанції ми власними силами перекирили шатровими дахами. У планах – перекирити два будинки зв'язку: в Городку та Жовкві. Цього року поміняли покриття даху на євроруберойд у будинку зв'язку в Городку і плануємо там також зробити шатрове накриття. Якщо все йтиме за планом, то в найближчі два роки ми повністю вирішимо питання покрівель. У нас також є приміщення, які ми орендуємо у Львівської дирекції залізничних перевезень. Суттєву допомогу в їхньому оновленні нам надає головний інженер дирекції Володимир Жемела. Наприклад, цього року оновили вікна в релейних приміщеннях станцій Радехів і Добротвір.

Цей рік випробував і нашу техніку, і наших людей несприятливими погодними умовами. Літні дощі несли серйозну небезпеку. Рівень води в ріках значно зріс і в деяких місцях майже доходив до наших пристроїв. Проте завдяки експлуатаційному штату, його високій кваліфікації вдалося пережити напружені моменти без жодних перерв у роботі пристроїв СЦБ і зв'язку.

Зауважу, що саме влітку ми готуємось до роботи в зимовий період. Коли насадження з листям, тоді добре видно можливі проблемні місця. Тоді ми підрізаємо дерева і кущі біля повітряних ліній зв'язку, щоб запобігти можливим клопотам під час зимових хуртовин і снігопадів. Тим часом підготовка пристроїв невіддільно пов'язана з нашою щоденною роботою з їхнього обслуговування. Перевіряємо надійність, ущільнення, обігрів електроприводів стрілочних переводів, релейних шаф тощо.

Цього року ми маємо шістнадцять першозимників. Вони пройшли навчання у спеціалізованому кабінеті, де є нове телевізійно-навчальне обладнання, набір навчальних відеофільмів про роботу в зимових умовах, з охорони праці, з обслуговування пристроїв зв'язку тощо. До речі, силами дистанції створено навчальний фільм про технічне обслуговування повітряних ліній зв'язку.

Важливим для роботи є забезпечення спецодягом і спецвзуттям. З цим у нас зараз нема проблем. Приємно, що якість взуття за останній час значно покращилась. Єдиною незручністю є те, що завів взуття відбувається за розмірами. Не можна приїхати і зразу забрати взуття всіх необхідних розмірів. Але це, як я розумію, питання часу.

Якщо говорити про здобутки дистанції, то вони стосуються не тільки роботи, а й спорту. Ми неодноразово завойовували призові місця на спартакиадах. Свідченням цього є велика кількість кубків та грамот. У дистанції сформована активна команда, яка змагається за перемогу у змаганнях із різних видів спорту. Її

дистанції Марина Шульга.

Звичайно, колектив нашого підрозділу докладе зусиль, щоби чергова перемога в дорожньому змаганні не була останньою.

“Важливий показник праці дистанції – відсутність відмов у роботі пристроїв зв'язку”



– У нашій дистанції експлуатується значний відсоток мереж із повітряними лініями зв'язку, які не забезпечують належну якість та швидкість передачі інформації, створюють багато недоліків у роботі через складні погодні умови та їхні наслідки, – розповідає **заступник начальника дистанції зі зв'язку Мирон Олівко**. – Проблематичним є й ремонт та утримання повітряних ліній зв'язку. Ми не отримуємо необхідні дроти, маємо певні проблеми із опорами. Тому використовуємо ще придатні матеріали (стовпи, траверзи, ізолятори тощо) з демонтованих старих ліній повітряного зв'язку. Нині займаємось демонтажем лінії Львів–Мостиська, де вже прокладений оптоволоконний кабель.

На цій дільниці вже експлуатується сучасне обладнання цифрових систем передачі інформації волоконно-оптичними лініями зв'язку, яке забезпечує високу якість зв'язку та належну швидкість передачі інформації. Тепер очікуємо на повну заміну аналогового обладнання оперативно-технологічного зв'язку на цифрове. Сподіваємось, що наступного року на дільниці Львів–Мостиська вже працюватиме оперативно-технологічний зв'язок нового покоління.

Дистанція має ліцензію оператора зв'язку. До складу АТС управління залізниці входять виносні модулі, що розташовані на вулиці Окружній, у мікрорайоні Левандівка та у селищі Сухополя. Цього року ми провели модернізацію з'єднувальних ліній між АТС управління залізниці та виносним модулем на Левандівці із заміною обладнання та включення волоконно-оптичних ліній. Це не тільки покращило якість зв'язку, а й дало можливість доступу до швидкісного Інтернету тим абонентам, які проживають на Левандівці. За рахунок підключення до Інтернету квартирних абонентів-користувачів послуг АТС управління, Сухополі, Левандівки, ми отримуємо доходи на виконання плану із підсобно-допоміжної діяльності.

Цього року ми переключили комутатор циркулярного телеграфного зв'язку на нове обладнання автоматизованого робочого