



За роботою – телефоністки міжміського комутатора

місця (АРМ) телеграфіста і ввели в експлуатацію новий комплекс із архівування розмов оперативних працівників Львівської дирекції

го обладнання в цій транспортній сфері.

На сьогодні новітні технології впроваджуються у пристроях зв'язку, але ми теж маємо

процесорною централізацією і вирішиться питання пристроїв електроцентралізації, які на цій дільниці працюють понад нормативний термін і вже не забезпечують сучасних вимог до систем безпеки руху поїздів.

Переваги мікропроцесорної централізації у тому, що вона компактніша, енергоощадніша. У ній нема великої кількості енергоємних і металоемних реле, які сьогодні досить дорогі і не виробляються в Україні.

У нас також є ряд важливих проблемних питань. Наприклад, кадрове. Нині важко знайти спеціаліста СЦБ для роботи на лінійній станції, який би там же й проживав. Більшість випускників залізничного технікуму або львів'яни, або живуть поблизу Львова. Натомість серед спеціалістів дуже рідко трапляються мешканці віддалених районів.

Безпосередньо пов'язане з цим і питання узгодження нормативів чисельності працівників СЦБ та норм часу. Нещодавно розроблені нові нормативи чисельності працівників, а проект норм часу лише розглядається, хоча за логікою все повинно бути в іншому порядку. До речі, колишні нормативи чисельності виводились із розрахунку забезпечення транспортними засобами. Тобто у старшого дільниці був автомобіль або мотоцикл, чи мо-

лежним чином і обслуговувати наші пристрої за таких умов реально важко. Цю проблему дещо спростила б наявність у гаражі нової автотехніки і відповідний ліміт палива, бо у встановлений вкладаємось упритул. І це не враховуючи позапланові виїзди, а лише систематичну роботу із заміни приладів на станціях та вивезення людей для виконання робіт на дільниці. Крім того, наші кабельні лінії розташовані не тільки вздовж залізничної колії, а й віддалено від неї. При обслуговуванні таких мереж також потрібен автотранспорт.

На сьогодні важливим моментом є обслуговування пристроїв зв'язку та СЦБ при капітальному ремонті колії та її модернізації, як це відбувається нині на Мостиському напрямку. Попри позитивність такого явища, воно часто ускладнює нашу роботу. Якщо на дільниці працює бригада з капремонту колії, то там також присутні кілька наших працівників СЦБ та зв'язку. Вони беруть активну участь у роботах. Бувають місяці, коли це практично забирає 80 відсотків їхнього робочого часу. Звичайно, це позначається на якості поточного обслуговування пристроїв СЦБ.

Щодо оплати праці, то нарешті вирішено проблему чергування електромеханіків удо-

СЛОВО ПЕРЕМОЖЦЯМ ДОРОЖНЬОГО ЗМАГАННЯ

залізничних перевезень "Амур-18".

За сприяння служби сигналізації та зв'язку у нас проводиться заміна комп'ютерної техніки на робочих місцях керування системами засобів зв'язку. Для ремонту обладнання зв'язку необхідні матеріали, запасні частини та радіодеталі, ми їх отримуємо, але, на жаль, у недостатній кількості.

Важливим показником праці дистанції є відсутність відмов у роботі пристроїв зв'язку. За звітний період таких ситуацій у нас не було. Працівники-зв'язківці намагаються не допустити таких прикрих моментів у роботі.

Щодо підготовки кадрів, то зауважу, що в західному регіоні немає навчального закладу чи факультету із підготовки спеціалістів власне залізничного зв'язку. У дистанцію приймають на роботу в основному випускників Львівського технікуму залізничного транспорту. А там готують фахівців лише з автоматики. Є, звичайно, предмети, які знайомлять з основними принципами залізничного зв'язку, але без поглибленого вивчення. Тому зв'язківців доводиться навчати у процесі практичної роботи. За молоддю у нас закріплюються досвідчені працівники, при потребі молодь скеровується на додаткове навчання, наприклад, у нашу дортехшколу.

Працюють у нас і декілька випускників університету "Львівська політехніка", які здобули спеціальність із телекомунікаційних технологій. Зрозуміло, що під час навчання в незалізничному вузі вони не мали змоги вивчати Правила технічної експлуатації залізниць України, вимоги із сигналізації, руху поїздів та ін. Їм треба допомогти адаптуватися до умов та вимог праці на залізничному транспорті.

Наприклад, у нас дуже жорсткі вимоги та стислі часові терміни, упродовж яких треба відновити пошкоджений зв'язок. Звичайно, нам було б значно легше, якби був навчальний заклад із підготовки зв'язківців саме для залізниці в західному регіоні України.

"Співпраця – запорука успіху"



кації. Така зміна назви не випадкова. Поява сучасних термінів веде за собою появу ново-

– Наше головне управління донедавна називалось Управління автоматики, телемеханіки і зв'язку, – розповідає заступник начальника дистанції з СЦБ Олександр Самонічев. – А тепер – Управління систем безпеки та телекомунікації.

деякі напрацювання. Зважаючи на нещодавні трагічні випадки на залізничних переїздах, основну увагу приділяємо забезпеченню надійності роботи пристроїв переїзної автоматики. Для цього вживаємо певних заходів і застосовуємо деякі новації. Наприклад, у дистанції на основних напрямках завершена заміна старих лінзових комплектів переїзних світлофорів на сучасні світлодіодні головки. Вони, по-перше, споживають менше електроенергії, по-друге, ці заборонні знаки активніше привертають до себе увагу водія і, по-третє, термін служби у них триваліший, тобто відпадає така проблема, як заміна лампочок на переїзних світлофорах. Якщо постачання світлодіодних комплектів відбуватиметься нормально, то плануємо наступного року закінчити цю роботу на залізничних переїздах.

Практично 70 відсотків наших пристроїв СЦБ залишилися нам у спадок із радянських часів і уже вичерпали свій ресурс. Але завдяки професіоналізму наших працівників вдається утримувати це обладнання у придатному стані. Показники роботи дають підстави сказати, що працюємо ми краще, ніж у минулому році. Якщо порівняти з аналогічним періодом минулого року, то за звітний період у нас удвічі менше пошкоджень по пристроях СЦБ.

Основний напрям роботи дистанції – ділянка руху Львів–Мостиська. На ньому зараз модернізується зв'язок і, сподіваємось, що найближчим часом будуть реалізовані плани керівництва залізниці та Укрзалізниці стосовно обладнання станції Хоросниця мікро-



Електромеханік зв'язку Оксана Гурьєва виконує кросування абонентської лінії

пед. Крім цього, рух поїздів був інтенсивнішим і за потреби можна було добратися до місця поїздом. Натомість зараз усе значно складніше. Практично відсутні засоби пересування і можливості доїзду за допомогою потягів, а за нормою, наприклад, по переїздах, на одного електромеханіка припадає майже 25 переїздів (це відстань понад 100 кілометрів), які він має оглядати кожні два тижні. Звичайно, ми обладнали на переїздах дистанційний контроль справності із виведенням на найближчу станцію, але норми не узгоджені на-

ма. Досі, якщо в неробочий час траплялось пошкодження, то електромеханіку, який його ліквідував, не платили за вихід на роботу в його вільний час. Нині це оплачується. Непогана оплата праці працівників на лінії. Якщо вони задіяні на роботі понад тривалість робочого дня, то це їм також трохи компенсують.

Люди вміють і готові працювати, на жаль, не завжди є чим працювати. Централізоване постачання недостатнє: акумулятори не постачають, світлофорні лампи постачають нерегулярно (а їх треба міняти що три місяці). У Києві було багато розмов про придбання сучасної кабельної техніки (кабельних шукачів, різноманітних муфт), але далі розмов справа не пішла. А через тривалу складну процедуру закупівель виникають труднощі з придбання сирен звукових акустичних сигналів для переїздів.

Масмо одне побажання до спецодягу. У ньому не врахована потреба в головних уборах, як це є, наприклад, у колійників. Сподіваємось, що й наші працівники на лінії матимуть такий додаток до спецодягу.

У щоденній роботі неможливо обійтись без співпраці з іншими господарствами залізниці. Намагаємось не підводити один одного. Нам часто допомагають колійники та енергетики, адже в них є техніка, якої не маємо ми і без якої нам не обійтись у деяких ситуаціях. Намагаємось уникати спірних питань, бо всі ми працюємо на залізничному транспорті. Це також важливий чинник досягнення успіху в роботі дистанції.



Електромеханік-приймальник КВП СЦБ Любов Пушак за регулюванням приладів СЦБ

Записала Ольга ПАДКОВСЬКА