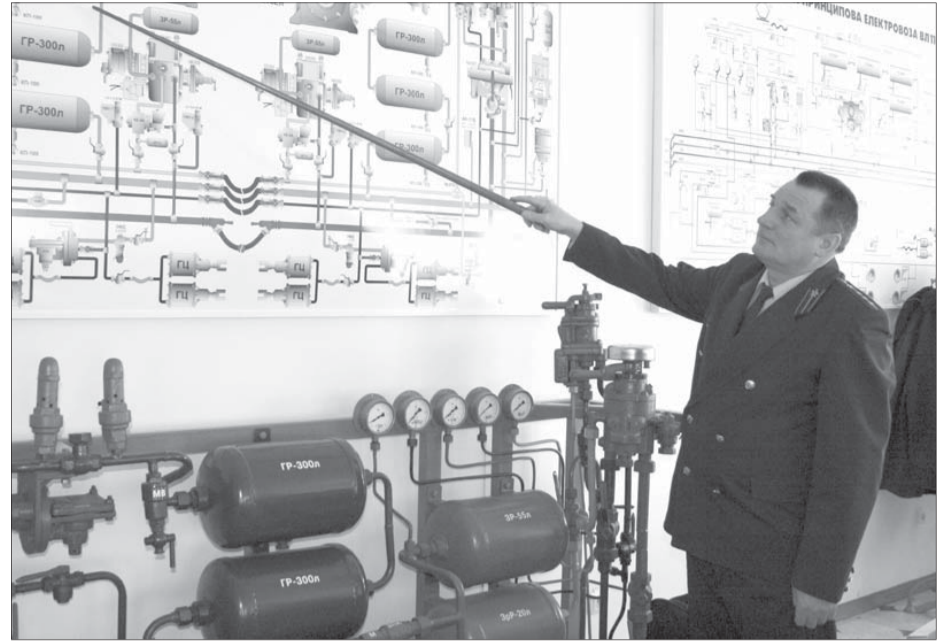


Командир локомотивного “батальйону”



Далеко не кожен машиніст мріє стати машиністом-інструктором, бо знає, яка це важка і відповідальна посада. Машиніст-інструктор працює фактично цілодобово, адже йому навіть серед ночі з різних куточків магістралі телефонують машиністи за кваліфікованою порадою, як діяти в певних нестандартних ситуаціях. Машиніст-інструктор – керівник колективу, який повинен не тільки добре розумітися в локомотивній техніці, але й бути за сумісництвом хорошим викладачем та психологом. Він повинен зрозуміло пояснити матеріал, сформувати локомотивні бригади так, щоб людям комфортно працювалося разом, бо атмосфера в колективі безпосередньо впливає на якість роботи та безпеку руху. Є серед машиністів-інструкторів такі, про яких можна сказати, що вони народжені для цієї роботи. Як, наприклад, машиніст-інструктор з автогальма локомотивного депо Здолбунів Анатолій Манько (на фото праворуч), який уже майже чверть століття займає цю посаду. Мусимо відзначити, рідко кому вдається так довго безперервно попрацювати на посаді машиніста-інструктора.

Народився Анатолій Іванович у Здолбуніві 1951 року, в родині залізничників. Батьки працювали в локомотивному депо, тож Анатолій вирішив піти батьківськими стежками – стати локомотивником. Закінчив у рідному містечку училище, яке зараз має назву Здолбунівський професійний ліцей залізничного транспорту. Отримав професію помічника машиніста електровоза, і в 1970 році влаштувався на роботу в депо. Але справжнім помічником машиніста став уже в 1972 році, після служби в армії.

Анатолій виявився допитливим хлопцем, швидко засвоював тонкощі професійного досвіду і, що головне, виявляв бажання вчитися. Уже через два роки закінчив на відмінно курси машиністів і повів у рейс свій перший поїзд. Згодом Манько став одним із небагатьох

машиністів, які мають права на керування трьома видами локомотивів: тепловозами, електровозами та електропоїздами. У 1983 році він отримав перший клас кваліфікації на електропоїзди та тепловози. У 1979-му заочно закінчив Львівський технікум залізничного транспорту. Здобувши багатий досвід керування поїздами, Анатолій Манько у 1978 році був призначений на посаду машиніста-інструктора, на якій працює й досі.

– Бути машиністом-інструктором нелегко, це дуже відповідальна робота, – розповідає Анатолій Манько. – Як керівник середньої ланки мусиш відповідати практично за все, починаючи з побуту локомотивних бригад і закінчуючи відповідною роботою з безпеки руху, бо це – основне завдання машиніста-інструктора. А щоб її забезпечити, потрібно вирішувати ряд важливих питань, які стосуються відпочинку локомотивних бригад, їхнього доїзду до місця праці тощо. Водночас є моменти виховного характеру, коли локомотивні бригади допускаються порушень, і треба знати, кого треба сварити, а кому достатньо зробити зауваження. Серйозну увагу слід приділяти формуванню локомотивних бригад, враховуючи характери людей, бо якщо є певні складнощі у стосунках, то це – підстава до можливих помилок чи порушень. А якщо в колективі здорова обстановка, є взаєморозуміння на всіх рівнях, то колектив віддасть якісною працею та відсутністю порушень. Окрім здібностей психолога, машиніст-інструктор має бути ще й добрим педагогом, щоб пояснити всі премудрості водіння поїздів зрозуміло й дохідливо кожній локомотивній бригаді, а їх у локомотивному депо Здолбунів понад 300, за військовими мірками – повноцінний батальйон.

До безпосередніх обов'язків машиніста-інструктора з автогальма належить навчання локомотивних бригад уміло управляти і експлуатувати автогальма. Для цього він сам повинен не втрачати навиків водіння і знати

специфіку водіння на всіх ділянках, якими їздять машиністи депо. Тому машиніст-інструктор має право самостійно тричі на місяць вести поїзди.

Він відповідає і за якісний ремонт гальмівного обладнання та стежить за розшифруванням швидкостемірних стрічок.

– Швидкостемірні стрічки відображає усю роботу машиніста, тому важливо якісно її розшифровувати, – говорить Анатолій Іванович. – Коли в депо приїжджає комісія, то в першу чергу дивиться на швидкостемірні стрічки. Машиністи-інструктори читають швидкостемірні стрічки, щоб подивитися, як локомотивні бригади ведуть поїзди, чи нема порушень, перевитрат електроенергії та дизпального. Важливо виявити навіть незначні порушення, щоб попередити серйозні, які можуть привести до непередбачуваних наслідків.

Серед порушень, яких можуть допуститися локомотивні бригади – неправильне управління гальмами чи помилкові дії машиніста в нестандартних ситуаціях, наприклад, коли є витік повітря з гальмівної магістралі, або не було перевірки гальм на шляху прямування у відповідних для цього місцях. Може бути перевищення швидкості чи не увімкнений АПСЕН, який в кабіні машиністів дублює сигнали світлофорів. Останні через погодні умови локомотивна бригада може не побачити. А він вмикається спеціальним ключем. Це дуже серйозне порушення, за яке машиніста у кращому випадку можуть перевести в ремонтники, а в гіршому – звільнити з роботи.

– Я завжди навчаю машиністів, щоб ніколи не проїжджали на заборонні сигнали світлофора, не перевищували швидкості, щоб не “порізали” стрілки і не крали пального, – розповідає Анатолій Іванович. – Якщо таке трапиться, то кар'єра локомотивної бригади на цьому і закінчиться. І це “чорною плямою” ляже на сім'ю, машиніста-інструктора і керівництво депо. Потрібно постійно думати, які

можуть бути наслідки певних дій, адже за спиною у локомотивної бригади життя людей чи збереження вантажів.

Вочевидь, таке пояснення дуже дієве для локомотивних бригад, бо за майже чверть століття Анатолія Івановича не підвела жодна локомотивна бригада, і до його роботи теж не було серйозних зауважень. Втім, це ще одне свідчення професіоналізму Анатолія Манька, бо як керівник ставиться до своєї роботи, до колективу, як його навчить працювати, таку від нього й подяку матиме. А локомотивні бригади ось уже майже 25 років віддають своєму наставнику повагою і якісною працею.

– Анатолій Іванович дуже чуйна людина і професіонал від Бога, готовий у будь-який момент прийти на допомогу кожному машиністу, – говорить про свого колегу машиніст-інструктор Петро Гуменюк. – До нього навіть серед ночі можна подзвонити, і він завжди відповість та порадить, як діяти. Мобільний телефон він ніколи не вимикає і завжди тримає біля себе. Через такі нічні настанови вже навіть його дружина почала розумітися у локомотивній роботі. А загалом на цій посаді перш за все слід залишатися людиною. Анатолій Іванович – Людина з великої літери, за що його поважають і локомотивні бригади, і керівництво депо

Принадібно виникло запитання, чи має Анатолій Манько якусь відзнаку за свою багаторічну сумлінну працю. Але мій співрозмовник відповів, що нагороди – це другорядне.

– Найбільше мені хочеться вийти на пенсію з піднятою головою, – говорить машиніст-інструктор. – Щоб начальник депо потиснув руку і подякував за чесну, сумлінну працю, щоб налив 50 грамів коньяку, і хоча я не вживаю алкоголю, але за таких обставин випив би.... Це для мене була би найкраща нагорода.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

Кількість локомотивів інвентарного парку Укрзалізниці, які вичерпали встановлений заводами-виробниками нормативний термін експлуатації і навіть подовжений термін служби, підходить до критичної межі. Зношеність електровозів досягла 90%, а їхній середній вік – 36 років. Найбільшим є ступінь зношення магістральних та маневрових тепловозів – 99% та 96% відповідно. Середній вік магістральних тепловозів 24, а маневрових – 29 років. Вже вичерпали свій ресурс локомотиви серій ВЛ8, ВЛ60, ВЛ80 та ЧС2. Найгіршим у цих електровозах є стан рам візків.

Про необхідність оновлення парку тягового рухомого складу йшлося на технічній раді Укрзалізниці, яка відбулася наприкінці квітня поточного року під головуван-

Невдовзі старі локомотиви завершать свою службу

ням генерального директора Володимира Козака. За його словами, наступного року Укрзалізниця спрямуватиме більше коштів на придбання нових локомотивів і менше – на ремонт старих.

Впродовж попередніх двох років, виходячи із фінансових можливостей залізниці України, було придбано лише 45 електровозів та 4 тепловози, а потреба на цей період становила 146 електровозів та 26 тепловозів.

У 2011 році через старіння потребує виключення з інвентарного парку 181 магістральний вантажний електровоз постійного

струму ВЛ8, в тому числі 72 одиниці із подовженим терміном служби. Всі вони 1957-1968 років побудови. У 2012 році потребуватиме списання 101 електровоз цієї серії, у 2013-му – 81, у 2014-му – 86, у 2015-му – 53, у 2016-му – 48, у 2017-му – 37, у 2018-му – 34, у 2019-му – 1. За період 2011-2023 рр. увесь парк цих електровозів досягне максимального подовженого терміну служби і буде списаний.

У поточному році потребують виключення із інвентарного парку 65 одиниць магістральних пасажирських електровозів постійного струму ЧС-2, із яких усі – із по-

довженим терміном служби. У 2012 році необхідно буде списати 38 електровозів цієї серії. До 2020-го всі локомотиви серії ЧС-2 вичерпають подовжений термін служби і будуть виведені з експлуатації.

Щоб заповнити дефіцит локомотивів, зокрема, замінити старі електровози ВЛ8, на технічній раді залізничники та науковці прийняли рішення визначити основними серіями вантажних електровозів постійного струму для Донецької залізниці 2ЕЛ4, а для Придніпровської – ВЛ-11М6. А також провести капітальний ремонт із модернізацією 20 електровозів ВЛ-11 і передати їх із Львівської на Придніпровську залізницю.

Для електровозів серії ЧС-2 вирішено проводити модернізацію, під час якої замінювати рами візків та кузови, а також заплановано поступово закуповувати нові.