

ЕРУДИТИ ВАГОННОЇ СПРАВИ



(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

Нагадаємо, що торік наші спеціалісти посіли на конкурсі серед вагонників Укрзалізниці призові 2 і 3 місця.

Варто відзначити хорошу підготовку до проведення конкурсу працівників вагонного депо Ковель. Користуючись досвідом попередніх турів, керівництво депо врахувало всі можливі проблеми, і намагалося їх уникнути.

– Приймати конкурс – нелегка справа, – зізнався керівник вагонного депо Ковель Олексій Богдан. – Готувати вагони довелося майже тиждень. Плюс – передислокація їх із парку сюди, безпосередньо на місце проведення конкурсу. Та, гадаю, з роботою справилися добре.

За словами Олексія Богдана, недоліки у вагонах робили спеціально, за умовами конкурсу.

Конкурс традиційно складався з теоретичної та практичної частин. Оглядачів за допомогою жеребу розділили на дві групи. Одна з них вирушила до комп'ютерів для визначення обізнаності із теоретичною частиною роботи оглядачів вагонів. На 40 тестових завдань усім виділили півгодини, а кожна правильна відповідь оцінювалась в один бал.

– Теоретична частина конкурсу відбувалася на переробленій, вдосконаленій тестовій програмі, – розповів перший заступник начальника служби вагонного господарства Олег Чейпеш. – Вона містить лише ті питання, які безпосередньо стосуються роботи оглядачів вагонів. Час, виділений на відповіді, є оптимальним, адже, наприклад, у Здолбуніві в аналогічному конкурсі працівники вагонного господарства впорались із завданням за 10-15 хвилин.

У той час, як частина конкурсанти у тиші кабінету охорони праці складала теоретичні іспити, надворі активно відбувалася практична частина змагання.

На подвір'ї депо встановили три вагони, на яких за 10 хвилин необхідно було виявити несправності.

– Спочатку думали виділити одну хвилину на вісь, та, зрештою, зійшлися на десяти для усіх трьох вагонів. Цього часу цілком вистачає. Конкурс ми проводимо вже третій рік, жодних труднощів не виникало. У будь-якому випадку, якщо учасник “пройшов коло” за 6 хвилин, то ще раз іти не можна. Але ж інколи склад доводиться відправляти за 15 хвилин, то що там три вагони, – зазначив Олег Чейпеш.

За кожен виявлену несправність нараховувалося 2 бали. В загальному підсумку на огляді можна було “заробити” 60 балів.

Учасники у супроводі суддів та представників інших депо хутко оглядали представлені для конкурсу вагони. Було видно, що 10 хвилин – трохи замало для конкурсного завдання, адже мало-хто обійшов вагони з двох боків до кінця, і, замкнувши коло, повернувся на вихідну позицію. Та посянувалося це хвилюванням і намаганням якомога якісніше оглянути експонати.

Про це кореспондентові газети розповіли самі учасники.

– Звісно хвилювався, аякже, – ділиться відчуттями старший оглядач-ремонтник вагонів Володимир П'ясецький з вагонного депо Дрогобич. Йому першому довелося виявляти несправності у вагонах-тренажерах. – Відчуваю, що міг показати кращий результат. Я вперше беру участь у такому конкурсі, тому й хвилююся. За правилами, повертатися назад під час огляду не можна, тому намагався максимально уважно оглянути вагони, аби не пропустити нічого важливого. Тому й не встиг зробити усе, що планував. Але, сподіваюсь, що наступного року краще покажу себе і своє вміння.

Іншою частиною конкурсної програми стало розбирання та складання автотзепу. Цього разу рекорд швидкості перевершити не вдалося. Переможець цього виду змагання, оглядач-ремонтник вагонного депо Коломия Михайло Гурмак, витративши на розбір та складання механізму усього 21 секунду, лише на 2 секунди поступився минулорічному переможцеві.

Окрім коломийчанина Михайла Гурмака, диплом переможця отримав і оглядач-ремонтник вагонного депо Здолбунів Володимир Стрілець. Він продемонстрував кращі теоретичні знання, давши правильну відповідь на 36 питань із 40.

Приємною несподіванкою для господарів конкурсу стала впевнена перемога команди вагонного депо Ковель. Анатолій Ярчук, Анатолій Бурим, Павло Кімлайчук – саме у такому порядку із першого по третє місце вишикувалися представники ковельського вагонного депо.

За словами лідерів, до перемоги у другому турі вони йшли довго і наполегливо. Готувалися до конкурсу навіть у вільний від роботи час – “підтягували” теорію, вправлялись у виявленні недоліків.

– Ми працюємо у різних змінах, але нас трьох вже можна назвати командою, – каже Павло Кімлайчук. – Торік ми в такому ж складі їздили у Здолбунів, де теж зайняли призові місця. Анатолій тоді переміг і вирушив у третій тур, а ми зайняли третє місце у загальнокомандному заліку. Цього разу готувалися постійно – і в процесі роботи намагалися систематизувати виявлені недоліки і вдосконалювати навички з їх виявлення. На вихідних вправлялись у автотзепі. До речі, під час підготовки ми показували кращий результат у цій дисципліні, а тут, певно, перехвилювались.

На думку керівника депо Ковель, запорукою успіху в другому турі конкурсу стала саме командна робота, і не лише трьох безпосередніх учасників, але й усього колективу. Ніхто не стояв осторонь у підготовці делегатів на змагання оглядачів.

– Готували ми їх не один день, працював з ними командно-інструкторський склад і на загальних технічних заняттях, і давали їм індивідуальні завдання, – розповів Олексій Богдан. – Гадаю, це й сприяло хорошему результату.

Попри піднесений настрій та певне полегшення, що усі переживання позаду, знайшлося місце і для критики. Як наголосили організатори змагання, учасникам та їхнім “тренерам” ще є над чим попрацювати.

– Є багато запитань до учасників, і до тих, хто їх готував, – наголосив перший заступник начальника служби вагонного господарства Олег Чейпеш. – За рівнем знань учасникам можна поставити добру четвірку. Здивувало, що серед усіх 19 учасників у теоретичній частині ніхто не здобув максимальну кількість балів. Також дуже здивувало, що цього року оглядачі вагонів не побачили тріщини надресорної балки. Відразу виникає питання: якщо тут зібралися кращі оглядачі, і вони не виявляють таких очевидних недоліків, отже, вони або не готувалися, або дуже хвилювалися. Можливо, були недоліки в організації конкурсу і з нашого боку, ми їх проаналізуємо і виправимо.

Були репліки й на адресу організаторів. Деякі учасники виявляли навіть більше несправностей, ніж було заготовлено. І докоряли журі щодо “зрізання” балів.

– Я звернув увагу на стесані “кліни”, а судді цього не зарахували, – поскаржився старший оглядач вагонів ПТО Ужгород Віктор Стеднівка. – А це ж серйозна несправність. Від того вагон починає “ходити” вправо-вліво, “зрубує” шворінь, який не в силі витримати позаплатаного навантаження, далі “летять” заклепки, і вагон може просто “злетіти” з коліс. Не можна такий вагон “випускати”. Мене серце болить, коли бачу таке. Але бали за це не зарахували. Так само і на теоретичній частині. Було кілька погано сформульованих питань, на яких я затримався. Та все одно, від конкурсу залишилися хороші враження. Я задоволений участю, знайомствам, є що передати колегам у своєму депо.

Богдан ЮРОЧКО
Фото автора

