

## “Мені цікаво вчитися і вчити...”

**М**ашиніст-інструктор. Цю посаду довіряють лише професіоналам, а головне їхнє завдання – передавати досвід роботи локомотивним бригадам, здебільшого молодим машиністам і їхнім помічникам. Особливо потребують машиністи цієї допомоги у вирішенні різних технічних проблем, які можуть виникнути на шляху прямування. Є серед інструкторів наставники, до яких навіть серед ночі телефонують за порадою. Самі ж локомотивники кажуть: “Якщо хочете дізнатися, чи люблять і поважають машиніста-інструктора локомотивні бригади, завітайте до нього на заняття”.

Мені неодноразово доводилося бувати в локомотивному депо Ковель, у тому числі на заняттях машиніста-інструктора з навчання Юрія Марковського. У нього технічний клас завжди переповнений, бо Юрій Демидович викладає матеріал так, що одразу розумієш – це справа його життя. Утім, цього разу Юрій Марковський сам сів за парту. Я зустрівся з ним у Центрі професійного розвитку персоналу Львівської залізниці. До речі, тут його обрали старостою групи. Та й привід для розмови з машиністом-інструктором Юрієм Марковським був вагомий – за сумлінну працю на залізничному транспорті Юрія Демидовича нагородили знаком “Почесний залізничник”.

– Я завжди прагнув знань, – розповідає Юрій Марковський. – Мені цікаво було вчитися в молодому віці, цікаво й зараз, коли за плечима вже 27 років трудового стажу на залізниці. Із задоволенням ці знання передаю молоді. А загалом дотримуюся позиції, що у своїй професії треба бути професіоналом.

Народився Юрій Марковський у 1963 році в селі Скулин Ковельського району. І хоча в його родині ніколи не було залізничників, він вирішив пов'язати свою долю саме із залізницею – став машиністом. Після закінчення школи у 1980 році разом із кількома однокласниками вступив у Здолбунівське училище, зараз це Здолбунівський професійний ліцей залізничного транспорту. Після закінчення навчання Юрій проходив практику в Росії, звідки його призвали в армію. Служив у Челябінську в загоні спеціального призначення. Йому пропонували кар'єру військового, адже за два роки служби із рядового Юрій дослужився до звання старшини.

– Я довго думав над тим, щоб залишитися і в майбутньому стати офіцером, – розповідає Юрій Демидович. – Адже мене вже тоді хотіли скерувати на навчання. Та все ж вирішив не зраджувати своїй мрії, яка зародилася ще в дитинстві, і чітко вирішив, що буду машиністом. Саме тому у 1984 році повернувся в рідний Ковель. Влаштувався на роботу у локомотивне депо на посаду помічника машиніста тепловоза.

Попрацювавши два роки, Юрій Марковський виявив бажання ста-



ти помічником машиніста дизель-поїзда Д1, які тоді експлуатували в локомотивному депо Ковель. А у 1988 році його скерували на курси машиніста тепловоза, які він закінчив із відзнакою.

– Отримавши права машиніста тепловоза, я ще захотів мати права машиніста дизель-поїзда, – продовжує Юрій Демидович. – Тож під час навчання звернувся з цим проханням до начальника служби локомотивного господарства. Тоді службу очолював Юрій Нетяженко, а його заступником був Віктор Руденко. На моє прохання Юрій Нетяженко відповів, що розгляне це питання в залежності від оцінок випускних іспитів. Екзамени я здав успішно. До речі, у навчанні багатьма знаннями завдячую викладачеві Євгенію Яншину. Його я вважаю “академіком”, бо він умів дати глибокі знання з будови тепловоза, до того ж у дуже доступній формі. Після всіх іспитів мені запропонували відразу здавати іспити на права машиніста дизель-поїзда. Звичайно, я міг здавати й без підготовки, але не був упевнений, що тоді буде найвища оцінка. Тому іспити на другі права я здавав через півтора місяця. До Ковеля повернувся уже з двома правами управління. На той час машиністами не відразу ставали. Хлопці могли з правами ще два-три роки їздити помічниками, адже на курси відправляли більше помічників, ніж потрібно було. Але я машиністом став практично відразу, бо виникла ситуація, коли потрібен був машиніст, який водить поїзди у вантажному і приміському русі.

Тож Юрій Демидович водив поїзди у двох видах тяги до електрифікації дільниці Здолбунів-Рівне-Ківерці-Ковель. Її було завершено у 2001 році. Тоді він вирішив освоїти ще й електротягу, будучи вже машиністом першого класу.

До речі, цей клас кваліфікації йому присвоїло керівництво Укрзалізниці. Юрій Демидович вісім разів брав участь у дорожніх конкурсах профмайстерності серед локомотивних бригад і

майже завжди займав призові місця, а в останніх двох – перемагав. Зазвичай, того, хто займає перше місце, наступного року вже не скеровують на такі конкурси, але керівництво локомотивного депо Ковель вирішило по-іншому. За те, що він двічі поспіль займав перше місце у дорожньому конкурсі машиністів, йому присвоїли 1-й клас кваліфікації.

У 2001 році на курси підвищення кваліфікації він пішов у першій групі машиністів. І незабаром вже водив поїзди в пасажирському русі на електрифікованій дільниці Ковель-Здолбунів. Спочатку їздив на електровозах серії ВЛ-80, а пізніше на ЧС-4 і ЧС-8. Остання техніка була незнайома для ковельців, адже її експлуатували в депо Здолбунів. Тоді навіть виникло питання, чи цю дільницю будуть обслуговувати здолбунівські локомотивники, оскільки вони знають електровози серії ЧС, чи цю техніку освоюватимуть локомотивники Ковеля. Звичайно, було обрано другий варіант, адже тоді близько 15 локомотивних бригад залишилися б без роботи.

У 2003 році Юрій Марковський піднявся на ще один щабель своєї професійної кар'єри – його призначили машиністом-інструктором пасажирської колони. Посада ця вимагає не лише ґрунтовних системних знань, але і вміння передати ці знання колективу, заслужити повагу в локомотивних бригадах.

– На брак знань, досвіду чи авторитету в колективі я ніколи не скаржився, – розповідає Юрій Демидович. – Знання були, авторитет також, адже тоді я на громадській основі працював у профспілці і неодноразово зустрічався з колективом. Навіть зараз я є заступником голови профспілкового комітету локомотивного депо. Щодо професійних якостей, то я розвивався в першу чергу як машиніст. Маю три види прав управління. До речі, мети стати інструктором ніколи перед собою не ставив. Але коли мені запропонували, то подумав і погодився. Перед посадою

машиніста-інструктора з навчання був машиністом інструктором пасажирської колони в електротязі і машиністом-інструктором вантажної колони в теплотязі. Мені подобалося навчати. У мене навіть у родині брат, сестра і невістка вчителюють.

Для техзанять у локомотивному депо Ковель створена прекрасна база. Відремонтовано всі приміщення, оновлено схеми, щоправда, і старі діючі схеми гальм чи електричні схеми зберегли. У класі встановлено проектор і електронну дошку, яка значно покращила процес викладання і засвоєння матеріалу. Раніше майже вся інформація сприймалася на слух, а зараз підключається й зорова пам'ять. Завдяки електронній дошці і спеціалізованим програмам локомотивні бригади мають можливість побачити в 3D графіці той чи інший вузол, принцип його роботи, будову і всі технічні характеристики. Завдяки електронній дошці заняття локомотивних бригад стали цікавіші. Теорію треба поєднувати з практикою, тому Юрія Демидовича часто можна побачити з локомотивними бригадами в ремонтних цехах.

– Коли йду з молодими локомотивниками в цехи, до нас часто приєднуються старші машиністи, – розповідає Юрій Марковський. – Наприклад, є у нас машиніст Олександр Смітюх, якому скоро на пенсію. А він все одно ходить з молодими колегами на заняття в цехи. Здавалося б, він уже стільки знає, що додаткові знання його могли б і не цікавити, але він відвідує заняття і каже, що йому цікаво почути щось нове.

Коли спілкуюся зі своїми колегами з інших депо, то вони не віряють, що в мене на заняттях повні класи. А якщо це спільна тема, наприклад, із гальм, то навіть не всім місця вистачає. Я б злукавив, якби сказав, що все це завдяки сучасним технічним засобам і авторитету викладача. Річ у тому, що локомотивне депо Ковель перше з-поміж інших запровадило платні технічні заняття. Так, ми платимо локомо-

тивним бригадам за те, що вони ходять на заняття, але ми з них і питаємо. Це сприяє покращенню знань машиністів.

Поцікавився у Юрія Демидовича професійними секретами викладання. Утім, він розповів, що особливих секретів не має. Будь-який матеріал треба подавати не сухо, а цікаво, намагатися в доступній формі розповісти про найскладніші вузли локомотива. Цим він завдячує і колишнім викладачам, адже від них перейняв манеру викладання. Наприклад, складний вузол чи електричну схему варто розділити на частини. Тоді легше пояснити, як усе це працює.

– Підходити до викладання потрібно неформально, – стверджує машиніст-інструктор. – Якщо я не подаватиму матеріал цікаво, не підтримуватиму постійний діалог із аудиторією, то люди відбудуть час і вийдуть, нічого не запам'ятавши. Тому мені приємно бачити, що більшість слухачів мене розуміє і ставить цікаві запитання. Зауважив, що є кілька молодих помічників машиністів, яких уже зараз можна відправляти на курси машиністів, бо мають достатньо глибокі знання. Маю бажання якнайшвидше відправити їх на курси машиністів, а вони кажуть, що їм ще рано. Вочевидь, це є момент психологічної готовності... Але коли вони відчують, що психологічно готові до самостійного ведення поїзда, це будуть хороші машиністи.

Аби локомотивним бригадам були цікаві заняття, запрошував я і машиніста з локомотивного депо Київ-Пасажирський Південно-Західної залізниці Віктора Поліщука. Він бездоганно знає електровози серії ЧС. У депо він приїхав із навчальним електровозом ЧС-8. На цьому локомотиві проводилися практичні заняття, зокрема з питань виникнення нестандартних ситуацій і шляхів їх усунення. Дуже цікаві і корисні були заняття, бо ця техніка хоч і надійна, але дуже складна. І відповідальність на локомотивній бригаді велика – пасажирський рух.

Зараз Юрій Марковський теж має над чим працювати – в депо модернізували два тепловози М62. Він водив оновлені машини в перші експериментальні поїздки. Зараз навчає машиністів керувати цими локомотивами. За словами Юрія Демидовича, локомотивні бригади легко освоюють модернізовані тепловози. Умови праці там прекрасні, до нового пульта управління звикають швидко.

Хотілося поставити наставнику молодих локомотивних бригад ще чимало запитань, але довелося завершувати розмову. Юрію Демидовичу напередодні екзамену не випадало пропускати другу пару поспіль. Потрібно було готуватися до іспиту.

Дмитро ПЕЛИХ  
Фото автора