

“Кожен генерал колись був солдатом”



ВИПРОБУВАННЯ ПЕРШОЮ ЗИМОЮ

Підготовка до роботи в осінньо-зимовий період на залізниці передбачає цілий комплекс заходів, скерованих на надійну і безпечну роботу господарства в суворих кліматичних умовах. При цьому особливу увагу звертають не лише на належну підготовку інфраструктури та техніки, а й на навчання здебільшого молодих спеціалістів, для яких прийдешня зима є першою у професійній кар’єрі. Таких працівників на залізниці називають першозимниками. За інформацією служби кадрів, навчальних закладів та соціальних питань, станом на 31 грудня 2011 року загалом на залізниці до першої зими готувалися 2590 працівників. На виконання наказів Укрзалізниці та керівництва залізниці впродовж вересня минулого року у підрозділах для підготовки першозимни-

ків до роботи в осінньо-зимовий період 2011/2012 років проведено теоретичні та практичні навчання, що включали не лише специфіку професії, а й питання охорони праці, безпеки руху та особистої безпеки. До викладацької справи у відокремлених підрозділах залучено найбільш кваліфікованих працівників. Після завершення навчання рівень підготовки першозимників перевірили кваліфікаційні комісії, на виробництві за кожним молодим працівником закріпили досвідченого фахівця.

Минула зима випробувала залізничників і рясними снігопадами, і лютими морозами. “Львівський залізничник” вирішив поцікавитися враженнями першозимників із кількох господарств залізниці про перший досвід роботи в осінньо-зимовий період 2011/2012 років.

Минула зима стала першим “бойовим хрещенням” для 16 першозимників, які віднедавна працюють на сортувальній станції Клепарів. За словами інженера I категорії технічного відділу, голови профкому станції Марії Середницької, ще з осені першозимники пройшли обов’язкове навчання, інструктажі, вивчали вимоги до осіб, які приступають до роботи в осінньо-зимовий період, інструкцію для першозимників, особливості роботи в зимовий період, підготовку виробничих приміщень до зими, надання першої допомоги потерпілим при обмороженні, техніку особистої безпеки. Молоді люди розпочали роботу під наглядом досвідчених працівників станції.

Про свої враження від роботи у зимовий період розповіли двоє першозимників станції Клепарів – Ігор Синишин та Тарас Оліярник, які саме закінчили роботу у нічну зміну.



– На станції я працюю 7 місяців, – розповідає Ігор Синишин. – Закінчив Львівський технікум залізничного транспорту, потім вчився на денному відділенні Української державної академії залізничного транспорту, що в Харкові, за спеціальністю “Управління процесами перевезень”. За скеруванням потрапив на станцію Клепарів. Станція за характером та обсягом роботи є сортувальною. Це моє перше місце роботи, і мені тут подобається, працюю регулювальником швидкості руху поїздів. У моїй роботі основне – це охорона праці, потрібно весь час стежити за собою, за тим, що відбувається поруч, за співробітниками, щоб не виникло ситуацій, які могли б загрожувати здоров’ю працівників та безпеці руху. При розпуску вагонів із сортувальної гірки для дотримання безпеки руху, схоронності вантажів, що перевозяться, виключення нагонів одних відцепів іншими на спускній частині гірки я за-

безпечно регулювання швидкості руху відцепів і гальмування вагонів. Під час роботи суворо дотримуюсь вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи, Інструкції з сигналізації та інших нормативних документів. Ще під час навчання ми цікавилися в інженера з охорони праці, як безпечно, без браку виконувати свою роботу, за порадами, якщо потрібно, звертаємося і до старшого зміни Володимира Ткачика, який має чималий досвід роботи і завжди готовий поділитися набутими за багато років роботи знаннями.

Робота взимку, звичайно, має свої особливості, адже ми повинні стежити за станом робочих місць, за очищенням їх від снігу, посиленням піском. Потрібна більша пильність і від нас, і від працівників гірки, які безпосередньо з нами співпрацюють. Працюємо на відкритому повітрі, але маємо пункт обігріву, де можна у вільний час, коли нема поїздів, випити гарячого чаю та поїсти. Навіть коли були сильні морози і підходило багато поїздів, у нас була можливість перепочити та зігрітися.

До своєї роботи ставлюся дуже відповідально, прагну якнайкраще себе зарекомендувати, сподіваюся, що в майбутньому досягну високого кар’єрного росту, адже, як відомо, кожен генерал починав із солдата.



– Після закінчення Львівського технікуму залізничного транспорту я продовжив навчання на заочній формі в Українській державній академії залізничного транспорту у Харкові, зараз навчаюся на 4 курсі, – розповідає першозимник Тарас Оліярник. – Вивчаю організацію процесів перевезень, а на станції працюю регулювальником швидкості руху вагонів.

(Закінчення на 3 стор.)

Перша підстанція Тараса Леги

У Львівській дистанції електропостачання було вісім першозимників. Найкраще у роботі зарекомендував себе Тарас Лега, який працює у групі релейного захисту. Закінчивши Дніпропетровський університет інженерів залізничного транспорту, молодий спеціаліст почав свою роботу з посади електромонтера, а незабаром, після здачі кваліфікаційного іспиту, став електромеханіком.

Дорогою до ремонтно-ревізійного цеху, де знаходиться робоче місце молодого енергетика, голова профспілкового комітету дистанції електропостачання Володимир Пастернак розповідає: “У нас є бригади з різною специфікою роботи. Якщо контактники працюють виключно на контактній мережі, ті, хто обслуговує район електропостачання, – виключно на своїх тягових підстанціях, то бригада релейного захисту – це універсали, які повинні знати про електрику практично все. Їх залучають і до робіт на контактній мережі (вони займаються ремонтом роз’єднувачів), і до робіт на мережному районі електропостачання. Словом, ці хлопці обслуговують усі вісім наших підстанцій, часто їздять у відрядження, нещодавно виконували монтажні роботи в Івано-Франківську.

Зараз у нашому підрозділі відбувається значне омолодження кадрів, тому на плечі молоді лягає велика відповідальність. Адже їм

доводиться мати справу з високими напругами. Це небезпечна робота, тому постійно треба бути дуже дисциплінованим і уважним”.

Наша розмова продовжилася у ремонтно-ревізійному цеху, де про одного зі своїх підлеглих розповідає старший електромеханік групи релейного захисту Львівської дільниці електропостачання Михайло Каліновський. Саме через його школу, а він працює тут понад 32 роки, пройшло багато молодих хлопців, які потім, за словами Михайла Максимовича, знаходять собі гарну роботу. “Наша група виконує всі види обслуговування електрообладнання підстанцій та кабельних мереж, – каже Михайло Каліновський. – Перелік того, чим за своїми посадовими обов’язками доводиться займатися нашим працівникам, має не один десяток позицій. Група релейного захисту також займається введенням в дію нового обладнання. Недавно ми закінчили роботи, що тривали півроку на тяговій підстанції Красне, до речі, там працював і Тарас Лега.

Треба відверто сказати, що нашому першозимнику довелося пройти цієї зими через нелегкі випробування. Самі знаєте, якими були погодні умови. Після дощів у грудні вдарили люті морози. У цей час ми займалися заміною електричних та сигнальних кабелів до тягової підстанції у Красному. Усі ці роботи велися на вулиці. Вони ви-

конувалися в рамках підготовки до швидкісного руху. Тягова підстанція у Красному – відповідальний об’єкт. Вона обслуговує три напрямки: на Здолбунів, Львів та Тернопіль. Тут встановлювали нове більш надійне мікропроцесорне обладнання.

Тарас Лега пройшов на тяговій підстанції у Красному повний цикл робіт: від закладення кабелів до включення підстанції. Весь цей час він був разом із нами і багато чому навчився. На практиці довелося читати та розбирати схеми, а це може робити далеко не кожен”.

– Я закінчив Київський електромеханічний технікум залізничного транспорту за спеціальністю “Електричні системи”, – розповідає Тарас Лега. – Після четвертого курсу до нас приїхали представники Дніпропетровського університету залізничного транспорту, які приймали іспити з математики та по тягових підстанціях. Після здачі випускних екзаменів був конкурс на вступ у ДНУЗТ. Із 20 бажаючих прийняли лише 7 осіб. Серед них був і я. Після отримання диплома технікуму відразу влаштувався на роботу в дистанцію електропостачання, а згодом був зарахований на другий курс денного відділення університету. Часто кажуть, що на залізниці не буває випадкових людей. Це правда. Наприклад, я потрапив сюди завдяки настановам батька, який також працює у нашому підрозділі, а ще на залізниці працювали моя бабуся, дід та прадід.



Хочу згадати добрим словом одного зі своїх наставників, колишнього старшого механіка групи високовольтних випробувань Володимира Андруха (сьогодні він уже на пенсії), який передав мені багато важливих знань під час виробничої практики. Саме Володимир Дмитрович навчив мене випробовувати високовольтне обладнання, зокрема ізолюючі штанги та швидкодіючі вимикачі.

Моя перша зима на залізниці була непростюю і, мабуть, запам’ятається не лише мені. Справа не тільки у низьких температурах. Саме у цей час довелося відкривати кабельні канали, що розташовані на вулиці, витягати старі кабелі та вкладати нові. Через низьку температуру та високу вологість все це вкрилося чималим

шаром льоду. Технічні приміщення, як правило, не опалюються, бо це – не офіс. Тому витримати від двох до чотирьох годин у такому режимі непросто, потім обід, і знову починається робота. Звичайно, було холодно, та сьогодні можна сказати, що зиму ми подолали. Головне, що видно результати власної роботи, адже цього року запущено “мою” першу підстанцію.

“Тарас за час роботи вже отримав перше підвищення, – продовжує Михайло Каліновський. – До нас він прийшов монтером, потім здав іспит і став електромеханіком, а це не лише підвищення професійної кваліфікації, а й суттєве збільшення зарплати”.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора