

Технічна творчість – особливий талант

Старшого електромеханіка групи технічної документації Чернівецької дистанції сигналізації та зв'язку Богдана Бреславського визнано кращим раціоналізатором галузі

Для Чернівецької дистанції сигналізації і зв'язку минулий рік був багатим на успіхи. Крім перемоги у дорожньому змаганні серед колективів відокремлених підрозділів Львівської залізниці, чернівецькі зв'язківці здобули престижний галузевий трофей – Кубок Укрзалізниці за кращу організацію технічної творчості, а кращим раціоналізатором галузі визнано старшого електромеханіка групи технічної документації дистанції Богдана Бреславського.

– До такого успіху наша дистанція йшла поступово, проте впевнено: у 2011 році ми були третіми у дорожньому змаганні, у 2012-му – здобули перемогу, – говорить начальник Чернівецької дистанції сигналізації і зв'язку Лев Яремко. – Попри це, визнання за раціоналізаторську роботу серед підприємств Укрзалізниці – це висока нагорода для нашого колективу. Звичайно, така оцінка технічної творчості дистанції є результатом раціоналізаторських досягнень групи наших працівників, та найбільше до цього долучився старший електромеханік групи технічної документації Богдан Бреславський. У 2011 році дистанція подала 16 рацпропозицій про підвищення рівня гарантування безпеки руху поїздів, 13 із них – від Богдана Васильовича, у решті він виступив співавтором. У 2012 році ми подали на розгляд 10 рацпропозицій. Економічного ефекту від раціональних впроваджень, звичайно, “на око” не видно, але основна наша робота полягає в тому, щоб справно працювала автоматика, переїзди, зв'язок тощо.

А головний інженер дистанції В'ячеслав Шандро згадав слова колишнього головного інженера служби сигналізації і зв'язку залізниці Степана Міляна: “Поки Богдан Бреславський не перейшов на посаду старшого електромеханіка групи технічної документації, Чернівецька дистанція була серед останніх за кількістю раціональних пропозицій, у рік подавалося в середньому 3-4 пропозиції”.

– Які найвагоміші рацпропозиції і що було впроваджено у Чернівецькій дистанції? – запитую в кращого раціоналізатора галузі 2012 року Богдана Бреславського.

– Усі пропозиції, особисті і у співавторстві з іншими раціоналізаторами, є важливими, – говорить

ний фах і як вдалося досягти такого успіху у раціоналізаторській роботі?

– У 1973 році після закінчення Львівського технікуму залізничного транспорту за спеціальністю “Автоматика і телемеханіка” я почав працювати на залізниці. Щоправда, це була Східносибірська залізниця, куди мене скерували на роботу, – розповідає Богдан Бреславський. – Понад три роки праці в Іркутській дистанції сигналізації і зв'язку стали для мене доброю школою у подальшій роботі. Тепер розумію, що саме екстремальні умови праці, де великі відстані між перегонами і поряд нема нікого, спонукали приймати самостійні рішення при виконанні робіт. Крім того, я мав доброго наставника – старшого електромеханіка Бориса Петровича Дзальбу, який давав слушні поради і настанови, а інколи й повчав: “Не знаєш – бери книжку, читай і вчися!” Отак я прочитане застосовував на практиці. На Східносибірській залізниці у той час тривали масштабні роботи з модернізації, це дало хороші навички у роботі не лише молодим спеціалістам, але й досвідченим працівникам. Після відпрацьованого терміну скерування повернувся додому і з 1977-го року почав працювати в Івано-Франківській дистанції сигналізації і зв'язку старшим електромеханіком поста ЕЦ станції Івано-Франківськ, потім був призначений на посаду начальника дільниці Ходорів-Коломия. Якраз у 1985-1987 роках проводилося будівництво системи автоблокування цієї дільниці. Оскільки у Чернівецькій дистанції сигналізації і зв'язку, на відміну від Івано-Франківської, експлуатаційна робота потребувала кращого налагодження, мені запропонували організувати цю роботу на Чернівецькій дистанції. Тож із 1989-го року впродовж 20 років працював заступником начальника Чернівецької дистанції, а чотири роки тому за станом здоров'я перевівся на посаду старшого електромеханіка, керівника групи технічної документації. Зі зміною посади з'явилось більше часу для технічної творчості. Власне 2011-2012 роки були продуктивними щодо раціоналізаторських пропозицій. Крім того, вирішую всі



питання, пов'язані з оформленням рацпропозицій.

– Чи ділитесь своїм досвідом, знаннями у раціоналізаторській роботі з молоддю?

– Чимало рацпропозицій зроблені у співавторстві з іншими раціоналізаторами – старшим електромеханіком Василем Козорізом – на дільниці Вадул-Сірет-Берегомет, старшим електромеханіком Іваном Свічкарем – на Коломийській дільниці, на дільниці Чернівці-Північні-Великий Кучерів – з електромеханіком Миколою Недельком. Серед молодих хочу відзначити перспективного спеціаліста, старшого електромеханіка СЦБ Михайла Кота, який після Львівського технікуму залізничного транспорту продовжує навчання у Дніпропетровському університеті залізничного транспорту. Свої знання та досвід передаю молодим спеціалістам на посаді голови кваліфікаційної комісії при Чернівецькому ліцеї залізничного транспорту, який готує для залізниці спеціалістів зв'язку та СЦБ. Окрім того, читаю лекції у ліцеї, стараюся свій досвід передати іншим. Мені подобається працювати з молоддю, особливо коли бачу у молодих працівників бажання дізнатися про роботу якнайбільше. Багато випускників ліцею, технікуму працюють на різних посадах у нашій дистанції.

– Богдан Бреславський – чоловік технічно грамотний, творчий – долучається до розмови начальник дистанції Лев Яремко. – Аналізуючи схеми пристроїв, бачить недоліки, які потрібно усунути. Наприклад, основною проблемою прожекторних світлофорів була відсутність до них лампочок,

які вже не випускають. Світлофори потребували заміни, але ми знайшли вихід із цієї ситуації – вдосконалили схеми управління лінзових світлофорів та кріплення цих же світлофорів на старих бетонних основах. Відповідно замінили на лінзові близько 25 прожекторних світлофорів. Крім того, завдяки нашому провідному раціоналізатору модернізували контроль роботи пристроїв автоматики на переїздах для введення в експлуатацію шлагбаумів, які повністю перебивають проїзну частину доріг, та інші. При цьому вносилися і затверджувалися встановленим порядком зміни в технічну документацію, розроблялися програми перевірок, таблиці та інструкції про порядок користування, чим власне займається Богдан Бреславський. Пристрої СЦБ застаріли, не відповідають сучасним вимогам, тому раціоналізаторам дистанції є над чим працювати.

На завершення розмови я запитала Богдана Васильовича, чи хотів він стати залізничником, на що він з усмішкою відповів: “Я мріяв стати льотчиком, але любов до техніки привела мене на залізницю, про що ніколи не шкодував. Власне у роботі “сцбіста” постійно присутня новизна, нічого не повторюється, як зрештою і несправності. І це додає роботі інтересу”.

Залізничну династію Богдана Васильовича продовжила його донька, яка працює у Ковельській дистанції сигналізації і зв'язку, а його дружина трудиться у дистанції телеграфісткою. Син теж робив перші спроби у дистанції, але у підсумку обрав фах програміста.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора

БЕЗПЕКА РУХУ – ПРОБЛЕМА ГЛОБАЛЬНА

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

За інформацією прес-центру залізниці, у Міжнародний день безпеки залізничники провели обстеження переїздів з активним рухом автотранспорту та спільно з працівниками Державтоінспекції організували рейди з метою контролю за дотриманням водія автотранспорту правил дорожнього руху (ПДР) та підвищення обізнаності пішоходів і водіїв із факторами ризику, пов'язаними з перетином залізничних переїздів, а також пропагування безпечної поведінки учасників дорожнього руху на залізничних переїздах.

У Міжнародний день безпеки працівники залізниці спільно з представниками місцевих

органів влади та ДАІ обстежили 83 переїзди та роздали “Пам'ятку водієві транспортного засобу щодо проїзду через залізничний переїзд”, розроблену Львівською залізницею. Під час рейдів працівники Державтоінспекції зафіксували сім випадків порушень водія правил перетину залізничних переїздів. Ще вісім випадків зафіксували чергові по переїздах, які передали інформацію про порушення в ДАІ.

На жаль, саме безвідповідальність водіїв автотранспорту стає причиною травмувань та загибелі людей на залізничних переїздах. За попередні роки кількість травмованих у дорожньо-транспортних подіях (ДТП) на переїздах сягнула кількох

десятиків, близько півтора десятка осіб загинули, на жаль, серед них є і діти.

За інформацією апарату з безпеки руху поїздів і автотранспорту, із початку року на переїздах Львівської залізниці зафіксовано п'ять ДТП, у яких, на щастя, обійшлося без серйозних травм та людських жертв. У чотирьох випадках із п'яти водії знехтували попередженням світлової та звукової сигналізації, виїхали на переїзд, ставши на перешкоді руху поїзда. Ще один відчайдуш узагалі “примудрився” протаранити автівкою бік поїзда.

За аналогічний період минулого року на переїздах зафіксовано десять ДТП. В одній із них смертельно травмувався водій лег-

ковика.

За висновками фахових комісій, які розслідували обставини ДТП, у жодному з випадків нема вини залізниці, тоді як очевидним є порушення ПДР водіями автотранспорту. З огляду на це магістраль неодноразово виступала за посилення відповідальності водіїв, що порушують правила дорожнього руху, адже це дало б можливість зберегти не одне життя. Залізничники вкотре закликають усіх учасників руху бути максимально уважними та обачними на автошляхах, особливо на їх перетині із залізничними коліями.

Бережіть власне життя та життя пасажирів!