

# До точних приладів – підхід особливий

Один із найважливіших критеріїв роботи залізниці – безпека руху. Важливе значення у її гарантуванні має праця локомотивників, зв'язківців, колійників, вагонників. Одну з чільних ролей у цьому процесі відіграє машиніст. Кабіни управління сучасних локомотивів і моторвагонних поїздів обладнані приладами, що контролюють роботу і пильність машиніста на шляху прямування поїздів.

Швидкостемір, блок пильності (блок УКБМ), рукоятка пильності та автостоп (ЕПК-150) – технічні засоби, що допомагають машиністові гарантувати безпеку руху.

У далекі повоєнні роки на паровозах усіх серій ситуація з безпекою руху була зовсім іншою... Через несправність буксових і дишлових вузлів паровиків бригади виправляли несправності безпосередньо під час руху поїзда, відтак втрачалася пильність, що й призводило до трагічних наслідків. Приладів, які могли б підстрахувати машиніста при тимчасовій втраті пильності, у ті далекі часи не було.

Тільки наприкінці 50-х років минулого століття на новозбудованих паровозах ЕР та Л були встановлені швидкостеміри, а вже згодом їх доповнили приладами пильності та автостопами, поєднавши в єдину систему гарантування безпеки, яка успішно функ-



ціонує на локомотивах.

Швидкостемір – це своєрідний “чорний ящик”, що контролює роботу машиніста на діаграмній стрічці, за якою можна визначити весь режим руху поїзда на дільниці його прямування.

Усі ці точні прилади мають визначені терміни експлуатації, ремонту та обслуговування, а виконують ремонтні роботи висококваліфіковані спеціалісти, які, безумовно, є в штаті кожного депо.

Нещодавно автор цих рядків зустрівся зі слюсарем із ремонту швидкостемірів локомотивного депо Чернівці Ярославом Марусиком (на фото).

– Залізничником я став випадково, – розповів Ярослав Марусик. – Після закінчення у

1983 році Чернівецького профтехучилища радіоелектроніки, яке готувало спеціалістів для заводів військово-оборонного призначення “Кварц” та “Гравітон”, не встиг попрацювати, бо мене призвали до війська, а після демобілізації робочого місця на цих заводах для мене не було.

Вступив на навчання в Технічне училище №1, де опанував фах електрозварювальника. Однак зварювальником працював недовго, бо на машзаводі в Чернівцях розпочалося скорочення робітників, під яке потрапила й молодь.

Знаковим для Ярослава Марусика став 1989 рік. Його прийняли на роботу в локомотивне депо, у цех із ремонту автогальм.

Тепловозні манометри, термометри води та мастила відтепер стали частиною його роботи. Ремонт і випробування цих приладів потребували додаткових технічних знань, які Ярослав Степанович знаходив у спеціалізованій літературі та в настановах майстра цеху Анатолія Сиротинського. Якось майстер доручив йому зняти з тепловоза швидкостемір, що підлягав “обкатці” на стенді після одномісячного терміну експлуатації на локомотиві. “А коли досвідчений слюсар-швидкостемірник Сидір Петеляк поставив прилад на стенд, – згадає Ярослав Мазурик, – я побачив всю внутрішню “начинку”: механізми годинника, стрілки швидкості, електромагнітні котушки, що фіксують покази колійних світлофорів. Обертювий механізм стенда привів у рух швидкостемір, стрілка швидкості поволі піднімалася вгору – 20, 30, 50 км і аж до 150... Від побаченого склалося враження, що я перебуваю в кабіні локомотива під час руху. Оце перше враження й зародило бажання навчитися ремонтувати та випробувати швидкостеміри на стенді”.

Через деякий час майстер цеху, враховуючи зацікавленість хлопця у точних приладах, перевів Ярослава Марусика у відділення ремонту та випробування приладів і не помилюся – кмітливий юнак остаточно визначився у подальшій професії – слюсаря

з ремонту точних приладів. У досягненні успіхів у роботі Ярослав Марусик завдячує і наставнику Сидору Петеляку, який ділився з ним досвідом своєї майстерності.

Минуло майже 25 років сумлінної праці в депо. Сьогодні Ярослав Марусик – висококваліфікований слюсар 6-го розряду. Він і не помітив, як сам став наставником молодого робітника – слюсара Віталія Гуцуляка.

Ярослав Степанович завжди максимально уважний та зосереджений у роботі, а його толерантність та розсудливість у стосунках з колегами додають йому авторитету серед залізничників, що працюють у ремонтних цехах депо. Удруге його обрали членом профкому, у якому він очолює комісію з охорони праці і є принциповим у ставленні до недоліків у роботі. Зручні та безпечні умови праці робітників – один з основних напрямків роботи комісії.

Висока професійна майстерність ремонтника та профспілково-громадська активність не раз відзначалися подяками, грамотами та матеріальними заохоченнями керівництва депо та профкому. Цей акуратний, стриманий і скромний чоловік є гідним прикладом відданості професії, яку обрав на все життя, та робітничої честі залізничника.

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,  
колишній машиніст  
м. Чернівці

## “Чарівні струни” на фестивалі бандурного мистецтва



Нещодавно у Львівській обласній філармонії відбувся обласний фестиваль бандурного мистецтва імені Юрія Сингалевича “Дзвени, бандуро!”, серед учасників якого був і народний ансамбль бандуристок “Чарівні струни” під керівництвом лауреата премії імені Станіслава Людкевича Ірини Содомори.

Фестиваль бандурного мистецтва відбувається у Львові кожні два роки, його учасниками мріє стати чимало колективів. Як зазначив голова Львівського обласного відділення Національної спілки кобзарів України Богдан Желпінський, фестиваль із кожним роком поповнюється цікавими творами в сучасному аранжу-

ванні. Ушанування пам'яті талановитого бандуриста дає можливість пропагувати кобзарське мистецтво у різних регіонах України. Завдяки цікавим обробкам народних і сучасних пісень твори сприймаються абсолютно по-новому.

Народний ансамбль бандуристок “Чарівні струни” на фестивалі виконав цікаві твори, які залізничники неодноразово чули на концертах. Ансамбль запропонував глядачам інструментальний твір С. Джоппліна в аранжуванні Оксани Герасименко “Оригінальні регтайми” та пісню “Квітка-душа”, яка займає в репертуарі ансамблю особливе місце і є окрасою цього талановитого колективу.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

## Подорож до архітектурних перлин

До професійного свята Дня залізничника профспілковий комітет мостобудівельного поїзда №63 організував дводенну поїздку до Кам'янця-Подільського та Хотина.

“Ідея відвідати ці славні місця виникла давно, – розповів голова профкому Василь Костик, – для її реалізації випала нагода – День залізничника. На екскурсії побувало 34 працівники. Ми відвідали архітектурні пам'ятники Кам'янця-Подільського, зокрема храм Петра і Павла, Стару фортецю, побували у Хотинській фортеці. Від місцевих екскурсоводів дізналися цікаву історію фортеці, міста та усього Поділля, покатилися Дністром на невеликому теплоході”.

Ця екскурсійна поїздка колективу – не перша цього року. Як зазначив Василь Костик, цікава екскурсія відбулася до Дня профспілки залізничників і транспортних будівельників та до Дня Незалежності. Працівники мостобудівельного поїзда №63 побували на скелях Довбуша, в Яремчі, Рахові, Солотвино, на термальних водах у Косині. У попередні роки залізничники їздили відпочивати на Шацькі озера, організувалися екскурсійні поїздки до Києва.

До 150-річчя Львівської залізниці колектив МБП №63 побував на Закарпатті, зокрема відвідав замок Шенборнів, замок кохання у Чинадієво, замок Паланок та монастир Святого Миколая у Мукачевому, оздоровилися залізничники у термальних водах Берегового.

“Після таких відпочинково-пізнавальних поїздок наші залізничники задоволені та вдячні, – розповів Василь Богданович. – Щоденні робочі будні, умови проживання працівників на дільниці, а проживають вони у вагонах, потребують різноманітності. Я теж задоволений нашим невеликим дружнім колективом, його організованістю та дисциплінованістю.

У МБП №63 працює 125 осіб, із них 30 – жінки, більшість із яких працюють у конторі та на дільниці №3 на посадах будівельних професій. За фінансової можливості стараємося організувати для працівників не тільки екскурсійні поїздки, а й покращувати умови побуту на робочих місцях. А нещодавно профком закупив для залізничників мікрохвильові печі та електрочайники”.

Тетяна БАЛЛА

