

# Токар-професіонал Валерій Тарнавський може стати за будь-який верстат у цеху

**Основним і особливо важливим вузлом рухомого складу є колісна пара, на вісь якої лягає все навантаження кузовного обладнання та передача обертового моменту від двигунів.**

У квітні 1981-го року на виробничих площах механічного та підйимального цеху з ремонту паровозів у локомотивному депо Чернівці відремонтували першу колісну пару з перетяжкою й заміною бандажів. Міністерство шляхів сполучення СРСР надало дозвіл і право на цей ремонт коліс із повним освідченням. Так у Чернівцях був утворений колісний цех, єдиний у західному регіоні України, який виконував ремонт не тільки для Львівської залізниці, а й мав замовлення з Білорусі та Молдови.

Висококваліфікований майстер цеху Іван Макаренко зорганізував колектив: токарів, бандажників, термістів, які виконували складну й відповідальну роботу з ремонту колісних пар. У перші роки роботи цеху планові завдання були значно вищі, ніж сьогодні.

... Нещодавно я зустрівся з токарем-карусельником Валерієм Тарнавським і попросив його розповісти про своє професійне зростання і причетність до залізничної справи. На моє прохання Валерій знітився, до того ж до верстата кранівниця Наталя Рожко подавала бандаж для обточки. Встановивши і відцентрувавши цю нелегку деталь (елемент) колісної пари на основу верстата, він розпочав обточку.

Юнацька мрія Валерія мала б здійснитися не в токарній справі, а в романтиці поїзної роботи на тепловозі.

Із цією метою він і вступив на навчання в залізничне училище, щоб отримати професію помічни-

ка машиніста. Однак через півроку його призвали в армію.

Півторарічна армійська служба віддалила його майже на десять років від намірів стати локомотивником, бо після демобілізації життєві обставини змусили зайнятися роботою в колгоспних ремонтних майстернях, де й здобув за короткий період фах токаря на верстаті Діп-200.

Тільки у 1996 році він продовжив навчання в училищі за спеціальністю "помічник машиніста". Однак після отримання робітничого диплома його чекало розчарування, оскільки на тепловозі робочого місця не було, до того ж важливу роль мало місце проживання – приміське село створювало значні незручності з викликом у поїздки. Ця незручність стала основною перешкодою на шляху до мрії про поїзну роботу. Але в кадрах депо йому запропонували роботу токаря в колісному цеху.

– Погодився з надією на те, що, можливо, виникне нагода перейти працювати на тепловоз, – згадує Валерій Тарнавський.

Однак життя внесло свої корективи. Майстер цеху Макаренко по-батьківськи опікувався юнаком, закріпивши його за досвідченим токарем Пантелеєм Унгуряном. Якраз завдяки двом досвідченим професіоналам-колісникам Валерій за короткий час опанував розточку внутрішньої площини бандажів, які далі брали в роботу термісти для нагріву з наступною насадкою на колісні центри.

Непомітно злетіли понад 15 років праці, протягом яких Валерій Зіновійович обточив майже 5 тисяч бандажів та виховав 5 токарів, передавши їм свій досвід відповідальної роботи з ремонту колісних пар.

Сьогодні Валерій Тарнавський



– найдосвідченіший висококваліфікований токарем-карусельником, до того ж має у цеху поважну репутацію токаря-універсала, бо може працювати на всіх токарних верстатах – це результат його постійного наполегливого самовдосконалення.

Кілька років поспіль його портрет був на Дошці пошани, а цього року до Дня залізничника йому оголосили Подяку за якісну працю та виконання виробничих завдань.

Як розповів молодий майстер цеху Василь Рурак, він у своїй роботі бере приклад із ветеранів колісного цеху: бригадирів Івана Романіва, Віталія Андрійчука та токарів Віктора Хотєя, Віталія

Порушника і, звичайно ж, Валерія Тарнавського. Завдяки їхнім старанням цех щомісяця виконує виробничі завдання з ремонту колісних пар. Основними замовниками ремонту сьогодні є локомотивні депо Ковель та Здолбунів, для яких цех за місяць оновлює колісні пари для заміни їх на 5 секціях тепловоза.

Добре, коли діти вибирають професію своїх батьків, але це буває не у всіх родинах. Валерій ріс у родині сільської вчительки Ніни Дмитрівни та сільського лікаря Зіновія Іллєча Тарнавських у мальовничому бучковинському селі Чорний Потік. І хоч розташоване село далеко від залізничних шляхів, хлопчаків у селі завжди вабила залізниця. Не

всім пощастило стати залізничниками, але хто став ним – то вже на все життя.

Валерій Зіновійович хоча й не став локомотивником, але знайшов себе у професії токаря-карусельника, безпосередньо пов'язаній з локомотивом. Кожен машиніст скаже вам, що токарем-професіоналом – не менш почесно, ніж машиністом-професіоналом. Власне тому він теж залізничник і на все життя. У швидкоплинному леті часу кожен робочий день приносить йому нові знання, досвід, мудрість фаху та радість за визнання праці!

Дмитро ЛЕВИЦЬКИЙ,  
колишній машиніст, м. Чернівці  
Фото автора

## “Лікарняна каса завжди допоможе...”

**Начальник району контактної мережі Дубно Рівненської дистанції електропостачання Роман Арсентьев трудиться в дистанції впродовж 13 років. Робота у нього не проста і насамперед відповідальна, адже пов'язана з напругою і вимагає бездоганного дотримання правил з охорони праці. Та у житті все може трапитися, навіть поза межами роботи.**

Якось одного вихідного дня у липні Роман Юрійович зламав ногу. Лікарі зафіксували перелом у трьох місцях. У Дубненській районній лікарні йому надали першу медичну допомогу, але через надто серйозні переломи необхідна була термінова операція. Її провели у відділенні хірургічної ортопедії Рівненської обласної клінічної лікарні. Досвідчені хірурги вставили спеціальну пластину, яка сприяє кращому зростанню зламаних кісток.

– Після операції тривалий час нога була в гіпсі, тоді й не думав про відшкодування коштів Лікарняною касою, для мене найголовнішим було стати на ноги і ходити, – розповів

Роман Юрійович. – Спочатку ходив із паличкою, тепер без неї.

Через три місяці після операції зібрав увесь пакет необхідних документів з усіма збереженими чеками на придбання ліків у лікарні. Крім того, до ліків додав вартість пластини, а це – чималі кошти. У результаті Лікарняна каса відшкодувала мені шість тисяч гривень, за що я їй дуже вдячний.

Після такої операції потрібно уважно ставитися до свого здоров'я, щоб не пошкодити ще не зовсім здорову ногу. Роман Арсентьев уже повернувся на роботу і старається працювати у звичному робочому режимі.

– Робота у Вас складна, адже, крім виконання поставлених завдань, Ви відповідаєте й за безпеку кожного з працівників дільниці. Чи про таку роботу мріяли? – поцікавилася у Романа Юрійовича.

– Про роботу на залізниці не мріяв, але так склалися обставини, що у 2000 році у Рівненську дистанцію електропостачання набирали на роботу монтерів для інтенсив-

ної роботи з електрифікації дільниці Рівне-Ковель. Непросто було освоїти абсолютно нову для мене спеціальність. День за днем, рік за роком зривав, набиралася досвід упродовж дев'яти років праці монтером, одночасно заочно навчався у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка Лазаряна і у 2009 році закінчив магістратуру у цьому вищому навчальному закладі. Ще навчаючись на третьому курсі, у 2004 році очолив район контактної мережі дільниці від станції Верба до станції Озеряни. Ця дільниця є складовою основного напрямку швидкісного руху до Здолбунова.

Роман Арсентьев із працівниками дистанції брав участь у напруженій роботі з підготовки швидкісного залізничного руху до Євро-2012. Тоді працювали разом із колійниками: кожен виконував свою роботу. Енергетики частину контактної мережі замінили, частину відрегулювали й успішно впоралися з роботою у встановлені терміни. Тепер це госпо-

дарство потрібно підтримувати в постійному порядку.

Як зазначив Роман Юрійович, місяць тому стався буревій, який спричинив повалення на лінію електропередач дерев. І таких непередбачуваних ситуацій у роботі енергетиків більш ніж достатньо. Але для ліквідації всіх пошкоджень у таких ситуаціях працює чергова бригада.

У свої 34 роки Роман Юрійович має чималі досвід, який передає молодим спеціалістам. Робота енергетика така ж відповідальна, як і будь-яка інша залізнична професія, але не варто забувати, що саме на цій роботі недотримання правил з охорони праці загрожує життям працівника.

І у повсякденному житті біда може прийти несподівано. Роман Арсентьев на власному прикладі переконався, що за потреби Лікарняна каса матеріально підтримає, допоможе, не залишить людину один на один зі своїми проблемами.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

**ЗАСНОВНИКИ:**  
управління Львівської залізниці та дорпрофсож  
Ресстраційне свідоцтво  
КВ № 1252.  
**Редактор**  
**Ігор ПАРАЩАК**  
тел. 226-32-97  
факс. 226-41-83  
**Заступник редактора**  
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

**Відповідальний секретар**  
Галина КВАС.....226-25-67  
**Коректор**  
Андрій КОСЮРА.....226-32-03  
**Кореспонденти:**  
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65  
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83  
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34  
Тетяна БАЛЛА.....226-59-27  
Оксана ЛОЖК.....226-36-23  
Лілія ХОМИШИНЕЦЬ.....226-37-80  
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

**Львівський**  
**ЗАЛІЗНИЧНИК**

Адреса редакції: 79000  
м. Львів, вул. Гоголя, 1.  
E-mail: lz@railway.lviv.ua  
ГС ДТГО “Львівська залізниця”  
Р/р 260000092670  
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956  
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.  
Виходить щоп'ятниці.  
Тираж 39 539.  
Замовлення 21.  
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”  
Комп'ютерна верстка  
Антоня БЕГЛЯРОВА ..... 226-38-15.  
Склад редакційної колегії:  
Ігор Парашак, Андрій Везденко, Галина Квас, Олександр Гершуненко, Андрій Косюра.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.  
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. Листування із читачами ведеться лише на сторінках газети При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.  
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.