

2. | Ситуация

Полностью выгоревшую кабину электровоза бракоделам предстоит восстанавливать за свой счёт

4. | Безопасность

На проблемный рельс не обратили внимания ни при дефектоскопии, ни при расшифровке дефектограмм

7. | Юбилей

Благотворительный фонд социальной помощи детям «Расправь крылья!» отмечает пятилетие

8. | Спорт

«Летающий лыжник» Дмитрий Васильев из «Локомотива» на чемпионате России выиграл три «золота»

29 марта 2012 года www.gudok.ru
четверг www.gudok.info
№ 52 (25013) E-MAIL:gudok@css-rzd.ru



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 178358 экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Если не понимают

Когда подводили итоги по безопасности на железнодорожных переездах за прошлый год, все искренне порадовались. Ещё бы, в 2011 году количество дорожно-транспортных происшествий снизилось по сравнению с предыдущим годом на 12,3%, а число пострадавших – на сорок человек. При этом причастные сотрудники сообщали, что весь год велось тщательное наблюдение за ситуацией с принципиальным разбором каждого происшествия и привлечением представителей местных органов власти, служб ГИБДД и автопредприятий. Немалые средства привлекались ОАО «РЖД» на оборудование и модернизацию переездной сигнализации, устройств заграждения, установку инновационных противотаранных устройств. За год на 1793 переездах из 2348 были установлены устройства заграждения. Практиковали железнодорожники и личный подход: провели беседы с водителями автотранспорта, проинструктировав более 300 тыс. водителей, раздали около 800 тыс. памяток о том, как следует пересекать переезд.

Всё говорило о том, что в нынешнем году благоприятная тенденция продолжится. Но, как говорится, человек предполагает, а Бог располагает. За три неполных месяца 2012-го произошло 67 ДТП – на 10% больше, чем в прошлом году. На 14% возросло число пострадавших, а что касается причинённого материального ущерба, то он вырос в разы – с 400 тыс. руб. до 3 млн руб. Руководство Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» уже получило задание оценить эффективность профилактики ДТП в этом году и выяснить, что же стало причиной увеличения аварийности на переездах.

Безусловно, соответствующие выводы будут сделаны и железнодорожники со своей стороны ещё раз усилят бдительность. Но ведь есть и другая важнейшая сторона проблемы – ответственность автомобилистов. И здесь очень кстати было бы обратить внимание на опыт Украины. Буквально на днях Верховная рада был принят закон, согласно которому водители, пересекающие переезды с нарушением норм безопасности, наказываются штрафом от 50 до 70 минимальных доходов (3–4 тыс. руб.) с изъятием транспортного средства. Ранее эта цифра была в 2,5 раза ниже. При этом нарушителя могут лишить права вождения на срок от 6 месяцев до 1 года. А для тех, кто перевозит опасные грузы и пассажиров, наказание ещё строже – до трёх лет лишения прав.

Представляется, что это очень хороший пример и для российских властей.

ЦИФРА ДНЯ

16,8 млрд

руб. С такой прибылью ОАО «РЖД» завершило 2011 год и обеспечило вклад в ВВП России на уровне около 1,8%.

«ОТКРЫТЫЙ РАЗГОВОР» с работниками компании



ЗАДАЙ СВОЙ ВОПРОС ПРЕЗИДЕНТУ ОАО «РЖД»!

20 апреля в эфире корпоративного телеканала РЖД ТВ президент

ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин ответит на вопросы сотрудников компании

Свой вопрос Вы можете задать уже сейчас

- по телефону единой «Горячей линии» для работников ОАО «РЖД» 8-800-100-1520 (звонок с мобильных и городских телефонов из всех регионов России бесплатный),

- через интернет-сайт ОАО «РЖД» (www.rzd.ru),

- интернет-сайты корпоративного телевидения (www.rzdtv.ru) и газеты «Гудок» (www.gudok.ru).

На проблемный рельс не обратили внимания ни при дефектоскопии, ни при расшифровке дефектограмм

Благотворительный фонд социальной помощи детям «Расправь крылья!» отмечает пятилетие

«Летающий лыжник» Дмитрий Васильев из «Локомотива» на чемпионате России выиграл три «золота»

Сотрудничество

Пятилетка для Сербии

ОАО «РЖД» ОБНОВИТ ИНФРАСТРУКТУРУ В БАЛКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ЗА СЧЁТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ КРЕДИТОВ



ФОТО: WWW.RAILSTOCKS.NET

ОАО «РЖД» и АО «Железные дороги Сербии» подписали ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О НЕСКОЛЬКИХ КРУПНЫХ ПРОЕКТАХ. Общий размер их финансирования составит до \$920 млн, большая часть этой суммы в качестве кредита будет выделена из госбюджета России.

Документ подписали президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и генеральный директор АО «Железные дороги Сербии» Милован Маркович. По соглашению в Сербии будет построена новая однопутная электрифицированная линия Вальево – Лозница (68 км), проложен второй путь и электрифицирован участок Белград – Панчево (16 км), реконструирован сербский участок линии Белград – Бар (200 км), а также шесть участков общей протяжённостью 111 км европейского транспортного «коридора X».

На этих шести участках «коридора X» действует ограничение скорости движения до 30 км/ч. Если они не будут реконструированы, уже в следующем году скорость снизится до 20 км/ч. А реконструкция линий поможет увеличить её до 120 км/ч.

На этих шести участках «коридора X» действует ограничение скорости движения до 30 км/ч. Если они не будут реконструированы, уже в следующем году скорость снизится до 20 км/ч. А реконструкция линий поможет увеличить её до 120 км/ч.

Пока скорость на ряде участков железных дорог Сербии не превышает 30 км/ч

Кроме того, компании «Железные дороги Сербии» будут поставлены дизельные поезда на общую сумму до \$100 млн производства ОАО «Метровагонмаш».

Финансирование всех проектов будет проходить в соответствии с межправительственным соглашением между Россией и Сербией о предоставлении кредитов. С российской стороны – на сумму до \$800 млн, с сербской – в размере до \$120 млн. «Сейчас мы формализуем то, о чём договорились давно. Надеюсь, что после завершения процедуры ратификации этих соглашений на государственном уровне подписанный документ позволит нам немедленно приступить к работе», – сказал Владимир Якунин после подписания документа.

«В Сербии начинается предвыборная кампания, и ратификация соглашения возможна только после формирования нового парламента в стране. Наши партнёры прогнозируют, что документ будет рассмотрен в сентябре этого года», – сказал «Гудок» начальник отдела координации и мониторинга реализации международных проектов департамента международного сотрудничества ОАО «РЖД» Андрей Гребенюк.

Выполнение соглашения планируется передать «дочке» РЖД – ОАО «Зарубежстройтехнология». Объём работ по каждому проекту, сроки и другие условия будут определяться в отдельных контрактах. Но в целом, говорит Андрей Гребенюк, все работы должны занять не более пяти лет.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Справка «Гудка»

Общая протяжённость железнодорожной сети в Сербии составляет 4,347 тыс. км, из них электрифицировано около 1,390 тыс. км (32%). Большинство линий и сооружений было построено с 1950-х по 1970-е годы прошлого века. Крупных реконструкций за годы эксплуатации не было.

Блиц

Тройной график

На Западно-Сибирской путевой кампанию разделят на этапы, каждый из которых преследует конкретную цель



Александр Прудников, начальник Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути

– Александр Васильевич, что представляет собой каждый этап?

– Отличие от прошлого года в этом ремонт разделён на этапы, каждый из которых преследует свою цель. Первый – это работы до начала массовых пассажирских перевозок по Транссибу. С 17 апреля по 20 июня намечено

обновить 168,7 км на участке Пикетное – Тайга.

Наиболее сложным по объёму и задачам будет второй этап. С 21 июня по 15 сентября запланировано оздоровление всеми видами ремонта 294 км. Направление главного удара – Кузбасский регион, где будут трудиться коллективы трёх ПМС. Параллельно будут обновляться пути станций Белово, Бочаты, Трудармейская и Артышта-1. Начнутся работы на Средисбе и на участке от Новосибирска до Черепанова.

Третий этап пройдёт в рамках определения «осенне-зимний ремонт». Начнётся 15 сентября и охватит 135,1 км пути, в том числе на перегонах Транссиба: Коченёво – Чик, Чик – Обь, Чулымская – Дуплеская и Топки – Ишаново. Работы должны завершиться 30 ноября.

– В чём преимущество нового подхода?

– Это даст сбалансированное выполнение работ и более

качественный ремонт пути.

Стоит задача эффективнее использовать «окна», в том числе и повысить выработку по технологии закрытого перегона, с большой отдачей использовать комплексы ПМС. Подготовительные работы, в том числе сборка путевой решётки на железнобетонных шпалах и стрелок, завоз балласта, завершатся к 15 апреля.

– Каковы особенности ремонтной кампании – 2012?

– Вместе с модернизацией верхнего строения пути будет реконструирована контактная сеть, продолжена укладка японских рельсов на особо грузонапряжённых участках и рельсошпальной решётки на упругих скреплениях. Полоса отвода, откосы выемок, насыпей и водоотводных сооружений будут приводиться к проектным нормам.

БЕСЕДОВАЛ

Владимир Павлов

Планы

Дневной круг

ГРУЗОВЫМ ПОЕЗДАМ РАЗРЕШАТ ЕЗДИТЬ ТОЛЬКО НОЧЬЮ

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО ВСЕМУ МАЛОМУ КОЛЬЦУ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НАЧНЁТСЯ В 2015 ГОДУ СРАЗУ, БЕЗ ПОЭТАПНОГО ВВЕДЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ, КАК ПЛАНИРОВАЛОСЬ РАНЕЕ. ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ БУДЕТ ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА РАЗРАБОТКУ И ПРОИЗВОДСТВО НОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

Об этом сообщил начальник департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов на пресс-конференции, посвящённой перспективам развития общественного транспорта столицы.

Стоя пароходов будут курсировать по кольцу ежедневно, перевозя 190 млн человек в год на первом этапе. А через десять лет пассажиропоток увеличится до 250 млн. Всего на кольце предполагается построить 30–31 остановочный пункт, каждый из которых станет транспортно-пересадочным узлом. Их собираются построить в 2014–15 гг. А через год запустить в эксплуатацию. В час пик движение по кольцу можно будет сократить с 120 минут до 45–50 минут.

12 узлов будут связаны со станциями метро. Ещё шесть связуют кольцо с ради-

альными направлениями Московской дороги.

«На транспортно-пересадочных узлах будут билетные кассы, комната матери и ребёнка, кафе, рестораны быстрого питания, магазинчики. При этом коммерческая часть не будет препятствовать пассажиропотоку, парковке автотранспорта», – рассказал генеральный директор ОАО «Московская кольцевая железная дорога» Михаил Хромов.

Вместе со строительством остановочных пунктов планируется развивать прилегающую к кольцу территорию. Сейчас это в основном промзоны. Московское правительство в первую очередь планирует использовать землю для транспортной инфраструктуры, организации парковок.

На прошлой неделе основные перевозчики столицы – метрополитен, Мосгортранс и железнодорожники – договорились о создании некоммерческого партнёрства с условным называнием «Единый информационный билет» для создания проездного документа на все виды транспорта Москвы и области.

>Окончание | 2

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

29 марта 2012 года

четверг

№ 52 (25013)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Сотрудничество

Наполнить акционерный капитал

В Улан-Баторе под председательством первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова прошло очередное заседание правления АО «Улан-Баторская железная дорога».

Были отмечены положительные результаты финансово-хозяйственной деятельности, достигнутые акционерным обществом в 2011 году. Рост грузовых перевозок составил 10%, пассажирских – 9%. Дорогой были перевезены рекордные 18,4 млн тонн грузов. Чистая прибыль составила более 4,4 млрд тугриков.

Правление считает крайне важным в кратчайшие сроки завершить процедуру увеличения акционерного капитала компании. Несмотря на вступление в силу ещё в октябре 2011 года протокола к Соглашению от 6 июня 1949 года об увеличении уставного капитала на \$250 млн, его положения до настоящего времени не реализованы. Для решения данной задачи правление утвердило порядок действий российской и монгольской сторон по наполнению акционерного капитала, установив срок перечисления денежных средств до 3 июля 2012 года.

Ключевой задачей АО «УБЖД» является формирование комплексной программы развития и модернизации Улан-Баторской железной дороги. Российской и монгольской сторонами уже подготовлены предложения по наполнению данной программы. С целью увязки данных предложений с финансово-экономическими возможностями общества правление поручило в течение месяца разработать иложить на очередном заседании «План первоочередных мероприятий по модернизации АО «УБЖД» на период до 2015 года» с учётом возможности привлечения инвестиций из различных источников и обеспечения их окупаемости.

В условиях роста перевозок первоочередной задачей становится обеспечение эффективной и бесперебойной работы локомотивного парка. В этой связи начальнику АО «УБЖД» правлением дано поручение рассмотреть возможность заключения договора с КОО «ТМХ-Сервис» для организации сервисного обслуживания локомотивов 2ТЭ116УМ производства Трансмашихолдинга.

Также в ходе заседания правления рассматривался вопрос структурных преобразований на Улан-Баторской железной дороге. Работа по формированию новой структуры, отвечающей реалиям сегодняшнего дня, уже начата. В прошлом году ряд непрофильных активов был выведен с баланса АО «УБЖД». При этом основными приоритетами для общества являются соблюдение принципа социальной ответственности, а также обеспечение технологической безопасности и эффективности работы.

Подводя итоги заседания правления, Вадим Морозов отметил, что реализация принятых решений будет способствовать устойчивому развитию железнодорожной отрасли Монголии.

Соб. инф.

Планы

Дневной круг

>Начало | 1

«Если человек купил билет на платформе Выхино, он сможет ездить по нему на всех видах транспорта Москвы, в том числе и по кольцу», – объяснял глава департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы.

Подвижной состав для работы на кольце будет гибридом электрички и метропоезда. «По ускорению и замедлению он будет идентичен метро, а по спуску передвижения подобен электропоезду – ток к нему будет поступать через верхние линии электропередачи. Для этого кольцо электрифицируют», – объяснял Михаил Хромов.

Однако в России такого подвижного состава нет. По словам Максима Ликсутова, через месяц объявляется конкурс на разработку и производство подвижного состава. «Шкода», «Сименс», «Бомбардье», «Хёндай», отечественные производители – «Трансмашихолдинг», Торжокский вагоностроительный завод и «Синара» – приглашены к участию в проекте. Всем высланы предварительные технические требования», – сообщил Михаил Хромов.

Грузовое движение для нужд города по кольцу сохранится только ночью, пропускной способности для него хватит – строится третий главный путь.

Светлана Казанцева

Ситуация

Горящая услуга

Причиной пожара стал некачественный ремонт



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИОНЕНКО

Приписанной к локомотивному эксплуатационному депо Киров, электровоз ЧС4Т отправлен на Новосибирский электровозоремонтный завод, откуда был получен пять месяцев назад. Полностью выгоревшая кабину бракоделам предстоит восстанавливать за свой счёт.

Ничто не предвещало беды, когда из Нижнего Новгорода в Москву поздно вечером 15 марта вышел скорый поезд. Через четверть часа на перегоне Доскино – Игумново помощник машиниста проверил работу систем в нерабочей кабине электровоза. Всё функционировало в штатном режиме.

Стоило помощнику машиниста вернуться на место, как нерабочая кабина наполнилась густым дымом, а затем оттуда вырывалась пламя. Мгновенно нагревшееся лобовое стекло разлетелось на мелкие осколки. Через несколько минут, остановив поезд на станции Дзержинск, локомотивная бригада принялась тушить пожар. Все порошковые огнетушители были израсходованы, но огонь не сдавался. Пламя бушевало рядом с первым пассажирским вагоном. На его пути встал с огнетушителем поездной электромеханик и не допустил распространения пожара. Проводники

Главная задача локомотивной бригады – вести поезд, а не выступать в роли ремонтника или пожарного

по цепочке передали из своих вагонов в локомотив больше двадцати огнетушителей. Когда огонь был потушен, оборудование кабинойказалось полностью уничтожено, а машинист и помощник получили ожоги первой степени. Задержка поезда составила почти два часа.

– Технологически такой пожар на ЧС4Т невозможен. Должна сработать защита, и всё ограничится незначительным задымлением, – говорит начальник сектора охраны труда и промышленной безопасности Горьковской дирекции тяги Георгий Горбунов. – Здесь же всё прошло по непредвиденному сценарию. Пламя перекинулось на автотормоза, что вызвало резкое падение давления в тормозной магистрали.

Причины удалось обнаружить быстро. В ходе капитального ремонта на заводе у локомотива заменили оборудование вентиляции кабины. После замены состояние его оказалось плачевным: провода грубо защищены, скручены и замотаны изолентой. По-видимому, не найдя провод нужной длины, срастили два и подвели получившееся к терmostату, регулирующему температуру в системе вентиляции. Провод

отвалился, и термостат перестал работать. Нагрев системы дошёл до температуры воспламенения.

– За заводской ремонт каждого локомотива ЧС4Т ОАО «РЖД» платят подрядчику свыше 10 млн руб., – говорит заместитель начальника теххолда дирекции Денис Рукевич. – Только в октябре электровоз отремонтировали, и мы уже теряем его. И это в условиях дефицита тяги. Мне неважно, как его восстановят и как накажут виновного. Важно, что подвижной состав, на который мы рассчитывали, уходит на внеплановый ремонт. И работники рискуют жизнью, спасая людей и имущество. Это повод для жёстких выводов.

На Новосибирском электровозоремонтном заводе ответственности с себя не снимают.

– Создана выездная комиссия, – говорит директор предприятия Владислав Головский. – Совместно с представителями РЖД установлен гарантный случай. Это означает, что локомотив возвращается на завод по гарантии с детальными и тщательным установлением причин. А к тем, по чьей вине произошёл пожар, примем соответствующие меры.

Леонид Акопов

Развитие

Вокзал накрылся

ПАССАЖИРОВ НА ЧЕРНОМОРСКОМ КУРОРТЕ ДОЖДЬ НЕ ЗАМОЧИТ

На строящемся железнодорожном вокзале в Адлере установлена 800-тонная крыша.

Венчающая вокзал конструкция представляет собой настоящую паутину из стальных балок со сложным профилем, напоминающим изгиб морской волны. Её размер 96 на 63 м. Крыша установлена на высоте 30 м, работы по её подъёму и установке заняли восемь часов.

– Подъём кровли производился по методу Heavy Lifting – «тяжёлый подъём», – сообщил «Гудку» начальник проектной лаборатории НПО «Мостовик» Лев Михалевич. – Работышли непосредственно на конкорсе, в надпутевой части вокзала. Наивысшая точка кровли по проекту на отметке

31,2 м над железнодорожной дорогой. Но вести монтаж на такой высоте крайне затратно как по времени, так и по стоимости.

В таком случае мы должны были соорудить настоящий «лес» из временных опор, а их масса была бы сопоставима с массой самого кровельного каркаса. Поэтому мы пришли к решению собирать кровлю на промежуточной отметке 15,7 м, чтобы монтажникам было удобно работать. А затем поднимали её в один приём и устанавливали в проектное положение.

Уникальную технологическую операцию провели с помощью четырёх мощных 320-тонных домкратов, установленных на специально смонтированных стальных башнях высотой 34 м. Теперь специалистам «Мостовика»

предстоит подвести под крышу 31 постоянную опору и смонтировать кровельное покрытие.

По словам начальника станции Адлер Владимира Петрука, монтажные работы никак не повлияли на безопасность движения. Вся технология была чётко отработана, и установок движения не потребовалось.

Как сообщили в НПО «Мостовик», новый вокзальный комплекс станции Адлер введут в эксплуатацию в декабре 2012 года. К этому времени полностью завершатся все общестроительные и отделочные работы, к объекту подведут коммуникации. Новый вокзал примет пассажиров в первом полугодии 2013 года.

Игорь Евдокимов,
соб. корр. «Гудка»
Ростов-на-Дону

Инициатива

Кадры про запас

ОПЕРАТОРЫ ИЩУТ КОНТАКТЫ С ПРОФИЛЬНЫМИ ВУЗАМИ

Компания «Трансойл» стала партнёром проекта UTIme news – коммуникационной площадки, объединяющей информационно-аналитический контент технических, нефтегазовых, минерально-сырьевых, экономических и исследовательских вузов.

учёным масштабировать спектр научно-исследовательских изысканий, а в перспективе – поможет стать востребованными специалистами», – отметил помощник ректора по внешним связям и работе с предприятиями Ухтинского государственного технического университета, координирующего проект UTIme news, Георгий Коршунов.

Эксперт ФГ БКС Богдан Зыков полагает, что такое сотрудничество позитивно для «Трансойла» сразу с нескольких позиций.

«Во-первых, повышение уровня осведомлённости будущих специалистов ключевых производственных отраслей в вопросах грузовых железнодорожных перевозок, привлечение внимания научного сообщества к актуальным проблемам отрасли.

«Детализированный план совместных инициатив будет представлен позднее. Тем самым мы хотим создать условия для усиления HR-бренда Группы «Трансойл». Участие в этом партнерстве позволит укрепить управление HR-брендом, оптимизировать сотрудничество с профильными исследовательскими центрами, а также обогатить научно-инновационный потенциал компаний», – подчеркнула директор по персоналу ООО «Трансойл» Марина Крупская.

По её словам, «Трансойл» уделяет пристальное внимание подбору молодых кадров: ежегодно участвует в Ярмарке вакансий, проходящей на площадке СПбГУ. Кроме того, руководство компании регулярно проводит консультации с профессорско-преподавательским составом крупнейших инженерно-технических учебных заведений.

Представители вузов положительно оценивают участие оператора в проекте.

«Я считаю, что участие «Трансойла» обогатит информационный поток проекта, позволит студентам и молодым

Константин Мозговой

РЕКАЛАМЫ

КИТФинанс

Инвестиционный банк

УВЕДОМЛЕНИЕ КРЕДИТОВОМ
ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕСТОНАХОДЕНИЯ

ФИЛИАЛА КИТ ФИНАНС ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БАНК (ОАО) В МОСКВЕ

КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) 10278000000052, ИНН 78210000537 настоящим уведомляет вас, что в срок до 30 апреля 2012 года будет изменено местонахождение Филиала КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) в Москве, расположенного по адресу: 123317, г. Москва, Пресненская набережная, д. 10.

Решение об изменении местонахождения Филиала КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) в Москве принято Советом директоров КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) 23 марта 2012 года (Протокол № 17 от 27 марта 2012 года).

Новое местонахождение Филиала КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) в Москве: 125009, г. Москва, ул. Большая Никитская, д. 17, стр. 2.

Сообщение о фактической дате изменения местонахождения Филиала КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) в Москве будет размещено на странице в сети Интернет по адресу: <http://www.kf.ru>.

Просим Вас всем адресованную в Филиал КИТ Финанс Инвестиционный банк (ОАО) в Москве корреспонденцию направлять по новому адресу.

ПРОДАЕТСЯ КОМПЛЕКТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВАРКИ РЕЛЬСОВ В ПУТИ

1. Путевая рельсosварочная самоходная машина ПРСМ-4 № 101 (2003 г.). Сварочная установка типа K900 U1 для контактной сварки, заводской № 38. На сегодняшний день сварено ~ 3300 стыков, при наработке (ПРСМ-4) 2820 м.ч. Машина находится в исправном состоянии.

2. Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригады сварщиков ПРСМ-4, оборудован дизель-генераторной установкой и малогабаритным прессом модели МПС-300 с компьютерной регистрацией данных для испытаний до разрушения сварных стыков, шлифовальным станком Geismar MP12, верстаком с тисками, выдвижной лебедкой, полуавтоматической электросваркой TX-240, бензиновым генератором SDMO модели LX3000.

3. Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригады сварщиков алюминиотермитом. Вагон оборудован складом для хранения-транспортирования материалов, верстаком с шлифовальным станком, переносным гайковертом Geismar MIW2 (2 шт.), рельсозрываемым станком Geismar MTZ350-S (2 шт.), гратоснимателем Geismar ESN3-MS с насосной станцией (2 шт.), шлифовальным станком Geismar MP5 (2 шт.). Все устройства французской фирмы Geismar – новые.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: <http://jkg.rodali.lt/prsm>

Экспортная цена всего комплекта – 680 000,00 EUR.

Условия поставки: Инкотермс – 2000, EXW Каунас, Литва.

КОНТАКТЫ: тел. +370 37 320173

ЧП

Лучше пропустить

НЕВНИМАТЕЛЬНОСТЬ НА ПЕРЕЕЗДЕ ОПАСНА ДЛЯ ЖИЗНИ ВОДИТЕЛЯ И ПАССАЖИРОВ



Пока не все водители соблюдают Правила дорожного движения

Два ЧП, произошедших вчера на сети, не повлекли задержки движения поездов.

28 марта в полдень на неохраняемом перекрёстке 111-й км перегона Соревнование – Большая Волга савёловского направления МЖД водитель автомобиля «Лексус» пытался пересечь дорогу перед приближающимися электропоездами. На перекрёстке исправно работает светофорная сигнализация, но водитель пренебрёг предупреждением.

В результате столкновения произошёл сход одной колёсной пары электропоезда. Водитель автомобиля погиб. Пассажиры не пострадали. Так как инцидент произошёл в технологический перерыв, ДТП на расписание поездов не повлияло.

Не повлияло на движение поездов и произошедшее в тот же день ЧП на Южно-Уральской дороге. Здесь также в полдень по московскому времени на 2283-м км перегона Юргамыш – Сладкое в результате экстренного торможения грузового сдвоенного поезда (в середине состава находился ещё один локомотив) произошёл сход второй секции локомотива в середине состава и двух следующих за ним вагонов.

Габарит соседнего пути в результате ЧП не нарушен. Задержки движения не было – его организовали по чётному пути.

Игнат Выгин

ПРИГОРОД

Без лишних Петушков

Из столицы во Владимир пускают дополнительные электропоезда

Четыре электрички начнут курсировать с 1 апреля от Москвы до Владимира без пересадки в Петушки.

«Продляем маршрут пригородного поезда Москва – Петушки до Владимира, – рассказал замгендириектора по пассажирским перевозкам ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» Руслан Лисневский. – Ранее было два рейса Москва – Петушки, под них подвязаны поезда Петушки – Владимир с предусмотренной пересадкой, длившейся около 15 минут. С 1 апреля проезд станет беспересадочным, а путь – Петушки – Владимир отменят».

По расписанию отправление из Москвы во Владимир в первой половине дня – в 08.12 и в 14.19, а обратно – в 14.20 и в 19.14.

«В Владимире у меня бизнес, и отсматривать товар я часто мотаюсь

в столицу, – говорит пассажир Игорь Крутов. – Раньше ездил на машине, но при подъезде к Москве не раз попадал в многоkilометровую пробку. Электричка в этом плане здорово помогает, но вот пересадки утомляют. В Петушках надо ждать поезд, занимать место. Давно надо было пускать прямые рейсы».

По словам Руслана Лисневского, маршрут электропоездов продлили по просьбе пассажиров. «Они обращались и в пригородную компанию, и в ОАО «РЖД», и в администрацию Владимирской области. Наша компания и руководство региона к их пожеланиям прислушались и приняли совместное решение о включении четырёх электропоездов в заявку на транспортное обслуживание субъекта», – говорит представитель пригородной компании.

Остановки и время в пути останутся прежними. Пассажиров повезут те же электропоезда ЭД4М из моторвагонного депо Железнодорожная, а цена на билет станет меньше.

«До 1 апреля перевозчиком от Петушков до Владимира выступала «Волго-Вятская пригородная компания». Для неё область установила тариф – 2 руб. 26 коп. за пассажирокилометр, – объясняет Руслан Лисневский, – а постольку перевозчиком теперь становимся мы, то будет действовать другой тариф». Для Владимирской области он составляет 1 руб. 57 коп.

Сегодня между двумя городами курсирует лишь пара ускоренных поездов Москва – Владимир и две пары электричек, а на участке Петушки – Владимир ходят три пары пригородных поездов.

Светлана Казанцева

«Грязь» отдельно

В ПУТЕВОЙ МАШИННОЙ СТАНЦИИ УВЕЛИЧИЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ БЕЗ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАТРАТ



В Читинской путевой машинной станции № 316 Забайкальской дороги заработал новый цех по обслуживанию средств малой механизации. Теперь тут «лечат» больше путейской техники, чем раньше, и быстрее.

Год назад в ПМС-316 начали ремонтировать средства малой механизации дистанций пути с двигателями внутреннего сгорания и электрическими приводами, рельсорезные и рельсосверлильные станки, рельсошлифовальные машины и многое другое.

– Поэтому работы прибавилось. Но прежний цех был очень маленький. На одном и том же стеллаже у нас сначала ремонтировали двигатель, затем шпалоподбойку. Всё по очереди, много времени теряли. Поэтому решили оборудовать новый цех в прежде пустовавшем актовом зале, который почти не использовался по назначению. А в старом помещении теперь делаем только грязную работу, например

У хорошего ремонтника всё чисто, удобно и под рукой

промывку деталей, – говорит главный инженер ПМС Александр Захаров.

Всего за месяц работники своими силами превратили зал в цех. Сделали перепланировку, покрасили, усилили освещение,

Планируется также снабдить слесарей удобными вращающимися стеллажами

изготовили стеллажи, установили столы и верстаки. Планируется также снабдить слесарей удобными вращающимися стеллажами для небольших деталей.

– Не затратив никаких средств, мы в

несколько раз увеличили производительность. Теперь быстрее всё ремонтируем.

Людей расположили так, что каждый занимается за своим стеллажом. И выход

увеличили. Если в день в среднем с ремонта выходит одна шпалоподбойка, то

теперь шесть – десять, – отмечает главный инженер.

Чтобы сэкономить время и средства, в цехе планируют установить и токарный станок.

– Когда необходимо изготовить какие-то детали, которых нет в комплекте, приходится ездить на нашу базу к токарям за

5 км. А будет свой станок, такая необходимость отпадёт, – объясняет Захаров.

В ПМС-316 рассчитывают ремонтировать большие приборы и оборудования малой механизации. Для этого собираются увеличить штат. В новом цехе сейчас трудятся пять слесарей-ремонтников, скоро планируют принять ещё четыре-пять человек.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Стыков не будет

Инвестиции в реконструкцию пути Северо-Кавказской магистрали за два месяца 2012 года составили более 25 млн руб. Началась укладка пути на участках Минераловодского региона Солдатская – Шарданово и Зольский – Аполлонская. С начала года на перегоне Солдатская – Шарданово уложено 10 км верхнего строения пути и 10 км бесстыкового пути, перерегулирована контактная сеть. На перегоне Зольский – Аполлонская уложено 3,8 км верхнего строения пути и 3,8 км бесстыкового пути.

Прирастёт этажом

В 2013 году планируется начать реконструкцию вокзала Улан-Удэ Восточно-Сибирской дороги. В проекте предусмотрено обновление перехода над путями и пассажирскими платформами с устройством лифтов для спуска на платформы. Реконструируют крытый переход над привокзальной площадью, надстроит здание вокзала ещё одним этажом с размещением в нём зала ожидания. Последний раз комплекс реконструировали более 10 лет назад.

Нарушили технику безопасности

Взрыв газового баллона произошёл вчера в вагоне-ресторане поезда Хабаровск – Москва на территории пассажирского вагонного депо станции Хабаровск-1. Ожоги получила 29-летняя повар филиала ООО «Интрранс Инвест», обслуживающего вагон-ресторан. Хабаровская транспортная прокуратура организовала проверку, обстоятельства уточняются. Как сообщила пресс-служба ГУ МЧС по Хабаровскому краю, взрыв произошёл из-за разгерметизации портативного баллончика в результате нарушения техники безопасности при пользовании газовыми приборами. Происшествие не повлияло на движение поездов.

По сообщениям
корреспондентов «Гудка»
и информационных
агентств

ЧП

Лучше пропустить

НЕВНИМАТЕЛЬНОСТЬ НА ПЕРЕЕЗДЕ ОПАСНА ДЛЯ ЖИЗНИ ВОДИТЕЛЯ И ПАССАЖИРОВ



Пока не все водители соблюдают Правила дорожного движения

Два ЧП, произошедших вчера на сети, не повлекли задержки движения поездов.

28 марта в полдень на неохраняемом перекрёстке 111-й км перегона Соревнование – Большая Волга савёловского направления МЖД водитель автомобиля «Лексус» пытался пересечь дорогу перед приближающимися электропоездами. На перекрёстке исправно работает светофорная сигнализация, но водитель пренебрёг предупреждением.

В результате столкновения произошёл сход одной колёсной пары электропоезда. Водитель автомобиля погиб. Пассажиры не пострадали. Так как инцидент произошёл в технологический перерыв, ДТП на расписание поездов не повлияло.

Не повлияло на движение поездов и произошедшее в тот же день ЧП на Южно-Уральской дороге. Здесь также в полдень по московскому времени на 2283-м км перегона Юргамыш – Сладкое в результате экстренного торможения грузового сдвоенного поезда (в середине состава находился ещё один локомотив) произошёл сход второй секции локомотива в середине состава и двух следующих за ним вагонов.

Габарит соседнего пути в результате ЧП не нарушен. Задержки движения не было – его организовали по чётному пути.

Игнат Выгин

ПРИГОРОД

Без лишних Петушков

Из столицы во Владимир пускают дополнительные электропоезда

Четыре электрички начнут курсировать с 1 апреля от Москвы до Владимира без пересадки в Петушки.

«Продляем маршрут пригородного поезда Москва – Петушки до Владимира, – рассказал замгендириектора по пассажирским перевозкам ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» Руслан Лисневский. – Ранее было два рейса Москва – Петушки, под них подвязаны поезда Петушки – Владимир с предусмотренной пересадкой, длившейся около 15 минут. С 1 апреля проезд станет беспересадочным, а путь – Петушки – Владимир отменят».

По словам Руслана Лисневского, маршрут электропоездов продлили по просьбе пассажиров. «Они обращались и в пригородную компанию, и в ОАО «РЖД», и в администрацию Владимирской области. Наша компания и руководство региона к их пожеланиям прислушались и приняли совместное решение о включении четырёх электропоездов в заявку на транспортное обслуживание субъекта», – говорит представитель пригородной компании.

Остановки и время в пути останутся прежними. Пассажиров повезут те же электропоезда ЭД4М из моторвагонного депо Железнодорожная, а цена на билет станет меньше.

«До 1 апреля перевозчиком от Петушков до Владимира выступала «Волго-Вятская пригородная компания». Для неё область установила тариф – 2 руб. 26 коп. за пассажирокилометр, – объясняет Руслан Лисневский, – а постольку перевозчиком теперь становимся мы, то будет действовать другой тариф». Для Владимирской области он составляет 1 руб. 57 коп.

Сегодня между двумя городами курсирует лишь пара ускоренных поездов Москва – Владимир и две пары электричек, а на участке Петушки – Владимир ходят три пары пригородных поездов.

Светлана Казанцева

Решение

«Грязь» отдельно

В ПУТЕВОЙ МАШИННОЙ СТАНЦИИ УВЕЛИЧИЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ БЕЗ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАТРАТ



В Читинской путевой машинной станции № 316 Забайкальской дороги заработал новый цех по обслуживанию средств малой механизации. Теперь тут «лечат» больше путейской техники, чем раньше, и быстрее.

Год назад в ПМС-316 начали ремонтировать средства малой механизации дистанций пути с двигателями внутреннего сгорания и электрическими приводами, рельсорезные и рельсосверлильные станки, рельсошлифовальные машины и многое другое.

У хорошего ремонтника всё чисто, удобно и под рукой

промывку деталей, – говорит главный инженер ПМС Александр Захаров.

Всего за месяц работники своими силами превратили зал в цех. Сделали перепланировку, покрасили, усилили освещение,

Планируется также снабдить слесарей удобными вращающимися стеллажами

изготовили стеллажи, установили столы и верстаки. Планируется также снабдить слесарей удобными вращающимися стеллажами для небольших деталей.

– Не затратив никаких средств, мы в

несколько раз увеличили производительность. Теперь быстрее всё ремонтируем.

Людей расположили так, что каждый занимается за своим стеллажом. И выход

увеличили. Если в день в среднем с ремонта выходит одна шпалоподбойка, то

теперь шесть – десять, – отмечает главный инженер.

Чтобы сэкономить время и средства, в цехе планируют установить и токарный станок.

– Когда необходимо изготовить какие-то детали, которых нет в комплекте, приходится ездить на нашу базу к токарям за

5 км. А будет свой станок, такая необходимость отпадёт, – объясняет Захаров.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Трижды в одну воронку

Кричащий о своём дефекте рельс так и не был услышан специалистами

На Забайкальской дороге в минувшем году произошло больше всего случаев изломов рельсов. Причём были случаи, когда на «больное» место не обратили внимания ни при дефектоскопии, ни при расшифровке дефектограмм. Наш корреспондент побывал в одной из дистанций пути, где произошёл один из таких случаев.

— Вон там это злополучное место, — показывает рукой настык тусклого поблескивающего рельса Дмитрий Гнап. Он наладчик железнодорожных строительных машин и механизмов участка дефектоскопии Могзонской дистанции пути, где произошёл один из таких случаев.

Мы стоим на мосту на участке перегона Могзон — Гонгота, где 25 октября произошёл излом. Он разился из трещины в головке, которую пропустили три раза подряд: сначала оператор дефектоскопной тележки Умит Абдулаев, потом расшифровщик Алексей Котельников, а затем вагон-дефектоскоп.

— Не знаю, как такое могло случиться. Вероятно, первый не услышал звук, отвлёкся, второй при расшифровке пропустил дефект. А в вагоне-дефектоскопе сигнал, возможно, посчитали незначительным. Вот всё и сошпало, — объясняет Дмитрий.

Мне с трудом в это верится.

— Может, работники были недостаточно квалифицированы? — спрашиваю Дмитрия, пока спускаемся с моста к его машине.

— Про сотрудников вагона-дефектоскопа не скажу, а вот оператор тележки и техник расшифровщик были опытные — седьмого разряда. Умит с 2004 года работал. Он потом сказал: «Сам не могу понять, как пропустил».

После того случая Умита Абдулаева перевели работать монтером пути. Расшифровщик Котельников уволился.

В кабинете Дмитрий сразу садится за компьютер, сканирует и просматривает данные с регистратора. На мониторе длинные параллельные линии, кое-где чёрточки разного цвета.

— Это запись с дефектоскопа РДМ2. Весь проход тележки за день. Дефекты бывают разные, трещина, выкол, выкрашивание и другие. На мониторе они могут выглядеть как чёрта или как маленькие рожки. Или как линии, — объясняет Дмитрий Гнап.

Но сначала дефекты выявляют на слух, когда оператор идёт с тележкой вдоль пути в наушниках.

— Оператор слышит звуки разной частоты, ведь у каждого канала они свои. Нужно обладать тонким слухом, чтобы различать их. Когда обнаружен дефект, звук более протяжный. Если проблема подтверждается, на участке ограничивают скорость и путеподъёмники меняют рельс, — продолжает наладчик.

Он отрывается от монитора и берёт с полки папку, листает, что-то деловито отмечая.

— Дефектоскоп тогда нормально работал? Может, старый был, барахлил?

— Техобслуживание каждый месяц. Технику проверяют, ремонтируют. Обязательно смотрят запись — все ли дефекты прописы-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКО

Хороший дефектоскопист обязан не только владеть современной техникой — у него должен быть чуткий слух и постоянная внимательность

вает тележка, потом дают заключение — выпускать её на линию или нет. На том перегоне дефект пропустили на РДМ2 2003 года выпуска с регистратором. Его проверяли перед работой: он был исправен.

Дефицита техники неразрушающего контроля нет. Вся она рабочая, на ходу. Дефектоскопы произведены в разные годы начиная с 2003-го. Самые новые — это три РДМ 22 — 2006, 2007 и 2010 годов. А также «Авикон-11».

У входа в цех слышу оживлённый разговор — вернулись с работы операторы тележек и их помощники. Пока они курят, погружаясь в тепло от не по-весеннему ледяного ветра, знакомлюсь.

— А что нужно, чтобы стать хорошим дефектоскопистом?

— Уши чуткие, внимательность. И учиться сначала нужно. Потом ещё помощником оператора поработать. Три года минимум с тележкой походить. Сразу оператором никто не поставит — дефектоскопия — дело ответственное, — говорит помощник Марк Чмир.

Этот рассудительный парень работает здесь только третий месяц. Но немало в цехе и опытных рабочих, которые трудятся здесь много лет и хорошо знают своего бывшего коллегу Умита Абдулаева.

— Нормальный парень, спокойный. Я учился с ним. Дисциплинированный. При-

ходишь пораньше, а они уже с помощником работают, — вспоминает оператор Александра Воронов.

Пока рядом люди, которых по части дефектоскопии удивить трудно, интересуюсь, как могут разные специалисты своего дела трижды пропустить один и тот же дефект.

— Это невозможно! Но если такое случилось, то, может быть, связано либо

— Ещё слабое место — провода. К тому же многие дефектоскопы рассчитаны на работу от минус 40 до плюс 50, а у нас в Могзоне и до минус 47 доходило, — добавляет другой.

Выясняется, что новая тележка «Авикон» недавно отказалась и её отправили на ремонт, туда, где произвели, — в далёкий Санкт-Петербург.

— никакая техника от поломки не застрахована. В прежние времена, если тележка 10 лет отработала, её отставляли в любом случае. А теперь нет срока эксплуатации.

Многие дефектоскопы рассчитаны на работу

от минус 40 до плюс 50, а у нас и до минус 47 доходило

с неисправностью тележки, помехами какими-то, либо с невнимательностью оператора. Его опыт тут роли не играет. Бывает, что и операторы высокого разряда пропускают. Случай на перегоне Могзон — Гонгота — это, скорее, стечение обстоятельств, — считает один из работников цеха.

Двое парней подхватывают тележку, чтобы отнести её в помещение для хранения. Другие идут в цех. Спрашиваю, часто ли тележки выходят из строя.

— Сама тележка крепкая, рама надёжная, только отдельные детали, бывает, ломаются. Например, при тряске во время перевозки, — признаётся один.

тации как такового. Но, даже если тележка 10 лет отходила, это совсем не значит, что она негодная. Она и дальше может нормально справляться, — разъясняют мне.

В цехе дефектоскопист осматривает основной кабель-искатель РДМ2.

— Проверяю на целостность. Здесь ничего проглядеть нельзя. Если тележка хуже работает, есть шумы, хуже будет и запись сигналов, — говорит он.

Рядом что-то советует этому коллеге старожил цеха Павел Сидельников. Он как никто другой может вспомнить много интересного о работе средств неразрушающего контроля. За 20 лет в дистанции на его глазах сменилось не одно поколение подобной техники.

— Я работал и на магнитных дефектоскопах, на тех, у которых монитора не было, а вместо них — шкала со стрелкой. В дальнейшем появились тележки с электронно-лучевой трубкой. В общем-то раньше были хоть и простые дефектоскопы, но надёжные, — рассказывает он.

Последав старожила и понаблюдав за тем, как ловко управляется оператор с инструментами и агрегатами тележки, иду в кабинет к мастеру цеха Алексею Пучкову. Обращаюсь к нему с тем же вопросом, что раньше задавал операторам.

— У нас ничего подобного раньше не было. Единственный случай всё портит. И тележка была исправна. Может, изредка запчастей не хватает. Но техника у нас современная. Нет, на том перегоне всё-таки оператор недосмотрел, потом расшифровщик... Разные обстоятельства совпали, — печально вздыхает он.

На участке Могзонской дистанции пути в минувшем году, к счастью, излом заменили и вовремя заменили рельс. Обошлось без последствий. А вот на станции Шимановская из-за излома, возникшего из-за пропущенного дефекта, 5 января сошла колёсная пара вагона. Начальник Михайловско-Чесноковской дистанции пути сказал, что причина — «человеческий фактор».

Мне удалось найти номер и дозвониться до Умита Абдулаева, бывшего оператора дефектоскопной тележки:

— Пропустил дефект я сам. Может, отвлёкся на что-то в какой-то момент. С тележкой проблем не было. А ещё на соседнем нечётном пути стоял поезд, работал компрессор, и из-за громкого звука я, возможно, не услышал сигнал, — сказал он.

Впрочем, по крайней мере при расшифровке дефектограмм визуально «человеческий фактор» на Забайкальской намерены снизить.

— Необходимо переобучение руководителей, операторов, расшифровщиков, а также дополнительно принять в штат 12 расшифровщиков, — говорит начальник Забайкальской дирекции инфраструктуры Сергей Албитов.

С этой целью в ЗБЖТе с января организованы курсы по рельсовой дефектоскопии. Также в этом году на помощь людям придёт дополнительная техника. Для расшифровки дефектограмм на дороге будет введена программа «АСТРА».

— Мы с ней пока не работали. Но, насколько я знаю, она создавалась для автоматической расшифровки. Чтобы исключить человеческую ошибку. Машина выдаёт абсолютно всё, что подходит под параметры дефекта. А потом уже человек по расшифровке принимает решение, на что обратить особое внимание, — объясняет ведущий инженер отдела неразрушающего контроля Центра диагностики и мониторинга объектов инфраструктуры Забайкальской дирекции инфраструктуры Александра Леонтьев.

Сергей Донцов,
сов. корр. «Гудка»
Чита

ИНОВАЦИИ

Проектный офис

Вагоностроители объединяют усилия для повышения качества продукции



Дмитрий Шпади,
начальник отдела
разработок новых
грузовых вагонов
департамента
технической
политики
ОАО «РЖД», к.т.н.

организации, полноценно осуществляющей разработку грузовых вагонов, их составных частей и сопровождение на всех этапах жизненного цикла, не существует. Необходимо, чтобы разработка всех типов документации, предпроектные исследования, мониторинг опытной эксплуатации проводились на соответствующих этапах жизненного цикла. Опыта подобного «Проектного офиса» ещё не было, но, так как об этом говорили уже давно, его создание было делом времени.

Сегодня существуют отдельные конструкторские бюро на вагоностроительных заводах. В России самым сильным является Уральское конструкторское бюро вагоностроения (УКБВ), входящее в состав ОАО «НПК «Уралвагонзавод», а на Украине — Конструкторское бюро имени В.М. Бубнова, входящее в концерн ОАО «Азовмаш». Но опять-таки их нельзя назвать «Проектными офисами» в полном понимании. Эти бюро хоть и обладают сильным потенциалом конструкторов и различных предприятий и организаций, входящих в пар-



Новый подход позволит успешнее бороться с контрафактом

предпроектных исследований, которые на первоначальном этапе могли позволить сделать вывод о целесообразности того или иного проекта и экономической эффективности «Проектными офисами» в полном понимании. Эти бюро хоть и обладают сильным потенциалом конструкторов и различных предприятий и организаций, входящих в пар-

платационные расходы всех участников перевозочного процесса за счёт унификации конструкции.

Кроме этого, единый и равнодоступный для членов партнёрства банк конструкторской документации поможет бороться с контрафактом и ликвидировать ту вакханалию в отрасли, когда продукция производится по непонятно каким чертежам, разработанным без специальных расчётов и полноценных испытаний. Борьба за монополизм интеллектуальной собственности в области конструкторской документации на грузовые вагоны, их составные части, узлы и детали породила множество мелких фирм-однодневок, «клепающих» чертежи, как фальшивомонетчики, и использующих слегка изменённые номера чертежей дистортивных организаций — лидеров отечественного и зарубежного транспортного машиностроения.

Ещё одна проблема сегодня — это отсутствие полноценной ремонтной документации на грузовые вагоны и их составные части. Особенно это касается продукции нового поколения. До последнего времени эта документация разрабатывалась проектно-конструкторским бюро вагоностроения — ПКБ ЦВ (ранее МПС СССР и России, а сейчас ОАО «РЖД»). Однако в 90-е годы прошлого века конструкторская документация перестала поступать в ПКБ ЦВ, а без неё невозможно разработать ремонтные и эксплуатационные документы. Это опять-таки явилось следствием борьбы за интеллектуальную собственность на разработках в условиях рыночных отношений. Единый «Проектный офис» позволит унифицировать эти документы и сделать их равнодоступными для членов партнёрства.

Руководитель «Проектного офиса» при совместном целевом финансировании станет координировать его работу. И всё это будет функционировать в рамках законодательства Российской Федерации, при соблюдении всех действующих стандартов, в том числе в рамках системы постановок прокуратуры на производство. О проделанной работе «Проектный офис» будет отчитываться перед членами НП «ОПЖТ» в установленном порядке. Если в его работе что-то пойдёт не так, то соответствующие комитеты партнёрства направят деятельность офиса в нужном направлении. Чтобы реализовать принятые решения, нужны специалисты и создание определённых условий. Для этих целей будет создана специальная временная рабочая группа, в которую также войдут представители всех сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг.

Где будет находиться производственная база, сейчас трудно сказать. Главное — обеспечить людей необходимой техникой, что не является проблемой в современных условиях. Нужно будет найти некий производственный участок, который бы являлся опытной площадкой и не был связан с основным производством, у которого другие, более приземлённые задачи.

Создание единого «Проектного офиса» — это ещё один шаг к укреплению лидирующей роли железнодорожного бизнеса на рынке транспортных услуг не только по объёму перевозок, но и по его эффективности за счёт применения инновационных и высоких технологий.

УПРАВЛЕНИЕ

Логистика на перспективу

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ДИСПЕЧЕРСКИЕ ЦЕНТРЫ ПОМОГУТ В БОРЬБЕ С ПРОБКАМИ

Олег Федоренко,
руководитель
Южного
территориального
управления
Федерального
агентства
железнодорожного
транспорта

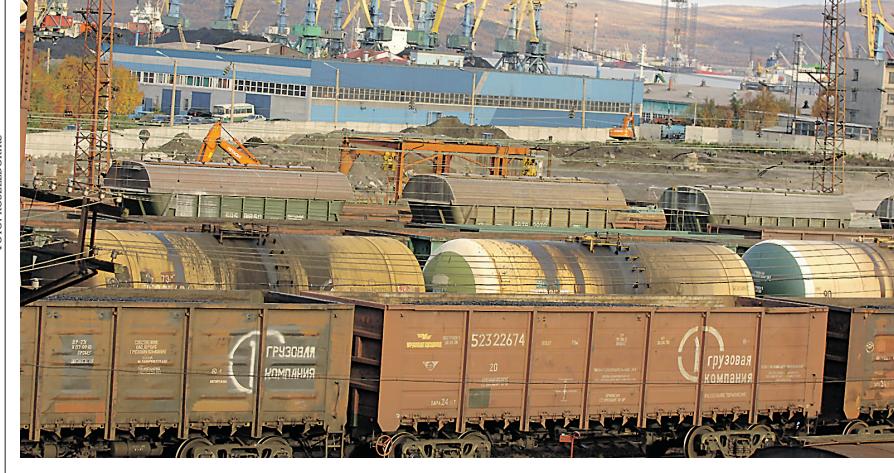


Осуществлять координацию усилий всех участников перевозочного процесса должен региональный центр транспортной логистики.

Передача припортовых станций в управление портов не поможет решить существующие проблемы. К тому же есть чёткая юридическая сторона этого вопроса, то есть осуществить эту идею в обход права собственника довольно сложно. По сути, станции станут обузой для портов, и вряд ли они смогут грамотно управлять этими объектами своими силами.

На мой взгляд, проблемы во взаимодействии участников перевозочного процесса можно устранить с помощью создания интеллектуального регионального центра транспортной логистики.

Давно стало понятным, что, помимо инфраструктурного развития сети железных дорог в Южном регионе, следует решать проблемы упрощения процесса движения грузов. Включая унификацию перевозочных документов, развитие логи-



Создание региональных логистических центров поможет решить многие проблемы транспортного взаимодействия

стики, современных технологий перевозки, перевалки и хранения грузов. Осуществлять координацию усилий всех участников перевозочного процесса необходимо региональному центру транспортной логистики, который должен аккумулировать передовые технологии, международные стандарты, всесторонне подготовленных специалистов.

Центры должны размещаться в зонах пересечения международных транспортных коридоров.

Применение логистических методов в организации перевозочного процесса позволяет, не увеличивая количественных по-

казателей транспортной инфраструктуры, на основе применения современных технологий снизить транспортные издержки и улучшить технические показатели транспортного комплекса. Основными механизмами повышения эффективности станут современные технологии, такие как электронная накладная, электронная таможенная декларация, электронный документооборот и информационное обеспечение. Многое из перечисленного уже действует либо находится в стадии разработки.

При этом, чтобы избежать ведомственного подхода при организации мультимодальных и интермодальных перевозок,

центр должен обладать правами юридического лица.

Само же взаимодействие между центром и участниками перевозочного процесса должна осуществляться на основе договоров. При этом важным моментом является тесное взаимодействие с центрами транспортной логистики других регионов и зарубежья.

Схема взаимодействия с операторской компанией выглядит следующим образом. Центр предоставляет оператору сведения о планировании подвижного состава для перевозки, о выполнении плана перевозок, о схеме перегрузки на морские суда, подачи под выгрузку, о наличии и готовности груза к перевозке. В свою очередь, оператор предоставляет информацию об инвентарном парке вагонов, о технических характеристиках подвижного состава, о его дислокации, об особых условиях его эксплуатации. Схема взаимодействия с экспедиторскими компаниями предполагает передачу сведений из центра о планировании маршрута и схемы перевозки, о дислокации грузов, об изменениях или отклонениях от плана перевозок, о ходе перегрузки на другие виды транспорта, о типе и наименовании зафрахтованного судна и о прибытии и сдаче груза в пункте назначения. От экспедиторов поступает информация об объемах груза и его готовности к перевозке, о потребном темпе перевозки, о наличии собственного или арендованного подвижного состава.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Часто ли рабочая техника выходит из ремонта с недоделками?



Сергей Чернигин, РЕВИЗОР ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ (по локомотивному хозяйству) Хабаровского региона:

– Бывает. И такие случаи отрабатываются. А бороться нужно соблюдением регламента, инструкций как ремонтными, так и эксплуатационными локомотивами. В них все оговорено. С нашей же стороны – контроль. При Дирекции тяги есть премии локомотивов, им бы штат увеличить для наиболее полного охвата. А ремонтным депо важно, во-первых, поднять обучение слесарей, во-вторых, ритмичное снабжение запчастями.

Ришат Шафиков, старший электромеханик Самарской дистанции СЦБ Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– Особых нареканий по техническим средствам нет. Стрелочные электроприводы ремонтируются на заводах и после возврата эксплуатируются нормально, без отказов.

Другой момент, когда приходит новая техника. Но в работу она ставится только после входного контроля на ремонтно-технологическом участке. А если в процессе эксплуатации выявляется дефект, то мы пишем рекламацию на завод-изготовитель. Кроме того, новая техника ставится на опытный малодейственный участок. После обкатки и устранения замечаний внедряется на всю дистанцию. Чтобы избежать отказов, должны быть жесткий входной контроль технических средств и контроль в процессе их эксплуатации.

Анатолий Яглинский, дорожный мастер дистанции пути Ерофеев Павлович:

– В нашей дистанции малую механизацию не ремонтируют. Наладчики сокращены, ремонтируют нечем. Домкраты, рихтовщики, разгонщики отправляют в ПМС Сковородино, но оттуда это практически не возвращается. Там многое списывают, говорят, не-пригодная техника. Назад приходит 50% того инструмента, который мы сдаём, приходит через месяц-два. И часть, бывает, месяц не отрабатывает, ломается. И в ПМС говорят: «У нас тоже нечем ремонтировать». Ситуацию, на мой взгляд, можно было бы исправить, если бы на дистанцию выделяли ремонткомплект. Чтобы он был при мастерских нашей дистанции. Зачем отдавать малую механизацию в другие организации? Если уж действительно что-то пришло в негодность, сами бы это списали. Если всё было бы у нас, знали, с кого спросить, за кем и что числится.

Евгения Никулина, дефектоскопист моторвагонного депо станции Иркутск-Сортировочный:

– Дефектоскопист работает уже более десятка лет. У нас на рабочих местах имеются стационарные дефектоскопы, есть переносные. С помощью их мы проверяем детали подвески, колёсные пары, в общем, много узлов, счёт идёт на десятки наименований. Так что без этой умной техники мы как без рук. Поэтому бережём своих помощников, не допускаем механических повреждений. На моей памяти ничего не ломалось.

Константин Забегаев, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Туапсе:

– Качество ремонта – по-настоящему большой вопрос. К сожалению, с так называемыми недоделками нам приходится сталкиваться довольно часто. К примеру, в январе мы получили из ремонта электропривод, так он не прошёл даже одного плача – вышло из строя реле. Для того чтобы с этим бороться, необходимо в первую очередь добросовестное отношение людей к выполняемой работе. Кроме того, в ремонтных депо нужен хороший запас запасных частей. Ну и, конечно, принципиальная, добросовестная прямёма локомотива после ремонта поможет избежать поломок у машин, находящихся на гарантии.

Александр Данилушкин, слесарь по ремонту подвижного состава вагонного депо Пенза:

– У нас в депо есть цех по ремонту оборудования. Если что-то выходит из строя – домкрат, оборудование для снятия поглощающих аппаратов или машина для снятия и установки плинтников, – мы ремонтируем у себя в депо. Отремонтированную технику и оборудование принимает мастер, проводит входной контроль, и только после этого она поступает в цех. В прошлом году ремонт технологической оснастки делала сторонняя организация, особых нареканий не было, ведь применяется входной контроль. А чтобы оборудование и инструмент служили исправно, нужно к нему бережно относиться, содержать в чистоте и порядке, и самое главное – правильно эксплуатировать.

Мнения, публикуются на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

ИССЛЕДОВАНИЯ

Научная школа ремонта

ОМСКИЕ УЧЁНЫЕ ПОВЫШАЮТ НАДЁЖНОСТЬ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



Выполненные в институте разработки используются при техобслуживании подвижного состава

В ФЕВРАЛЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА Научно-исследовательский институт технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта (Омск) зарегистрировал научную школу «Эксплуатационная надёжность подвижного состава».

Её участниками являются научные работники и исследователи нашего института, молодые учёные и специалисты, аспиранты и соискатели. Среди них 5 докторов и 9 кандидатов наук.

Научно-исследовательские работы мы проводим в рамках программы «Комплексная система управления надёжностью железнодорожной техники», одобренной советом главных инженеров ОАО «РЖД».

Одной из её основных целей является переход от планово-предупредительной системы ремонта и технического обслуживания подвижного состава к ремонту и обслуживанию по техническому состоянию. В рамках научной школы также ведём

исследования в области технологии изготовления, технического обслуживания и ремонта, контроля и диагностирования по программе «Комплексная система управления надёжностью железнодорожной техники».

Помимо этого мы разрабатываем современное технологическое оборудование для ремонта и хранения различной железнодорожной техники, готовим проекты вновь строящихся и модернизируемых ремонтных цехов, нормативную документацию и методические указания. Наши сотрудники осуществляют метрологическое сопровождение различных этапов жизнен-

ного цикла техники. В общей сложности специалисты основанной в Омске более

20 лет назад научной школы по эксплуатационной надёжности подвижного состава выполнили за эти годы более 40 научно-исследовательских работ.

Полученные результаты мы докладывали более чем на 80 научно-практических конференциях различного уровня, в том числе международных. Представители школы опубликовали свыше 300 статей в отечественных и зарубежных научно-практических изданиях, пять монографий, получили свыше 40 патентов. Среди достижений научной школы могу отметить

исследования в области вибродиагностики роторных механизмов и технического диагностирования электрооборудования тягового подвижного состава. Хорошие результаты удалось достичь в области использования вибраакустических методов при ремонте железнодорожной техники.

Сотрудники нашего института теоретически обосновали и внедрили в практику оборудование и программное обеспечение для мониторинга теплотехнического состояния дизель-генераторных установок и баланса топлива на борту с учётом выполненной работы.

Кроме того, ведутся разработки в области технического диагностирования дизель-генераторных установок, электрооборудования, механического и тормозного оборудования тягового подвижного состава, ультразвуковых технологий и термографии.

Лучшим практическим результатом работы нашей научной школы является поставка для сети дорог России, стран СНГ, Балтии и Монголии более 35 тыс. единиц оборудования и измерительного инструмента почти 700 наименований. Среди них и крупные автоматизированные и информационные комплексы.

Надеемся продолжить эту работу и в дальнейшем. В настоящее время в разработке сотрудников нашего института находятся свыше 20 новых изделий, которые повысят качество ремонта техники.

Вагоны

Без ответственности

ВРЕМЕННЫЙ РЕГЛАМЕНТ ВЕДЕНИЯ РЕКЛАМАЦИОННО-ПРЕТЕНЗИОННОЙ РАБОТЫ НУЖДАЕТСЯ В ПОПРАВКАХ



на это, представители отдельных заводов пытаются доказать обратное.

Можно привести такой пример: «неисправность опорной прокладки в буксовом прёме». Представители завода заявляют, что данная деталь не является гарантой, так как она «быстроизнашиваемая». Имеются аналогичные случаи и по другим неисправностям.

Приводимые нами доводы о том, что гарантайная ответственность предоставляется до первого деповского ремонта, часто не являются для заводов весомым аргументом.

Гарантайная ответственность предоставляется до первого деповского ремонта, часто не является для заводов весомым аргументом. Несмотря

заключении соглашений будем ориентироваться только на добросовестных партнёров.

Проблемы возмещения ущерба касаются не только вагоностроительных заводов, но и ремонтных предприятий, входящих в структуры созданных ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3».

Вопрос дальнейшего возмещения убытков центральной Дирекции по ремонту вагонов после прекращения её хозяйственной деятельности до сих пор остаётся открытым. Несмотря на обращения ПТК к руководству ОАО «РЖД» с просьбами дать разъяснения, кем после 1 июля 2012 года будут возмещаться убытки по ответственности дирекции, ответов на вопросы так и не поступало.

Основным документом, аргументирующим ведение рекламационно-претензионной работы, является «Временный регламент ведения рекламационно-претензионной работы в вагонном хозяйстве», утверждённый 25 июля 2011 года вице-президентом Владимиром Воробьёвым. Несмотря на наличие в данном регламенте ряда преимущественно относительно утратившего силу регламента 733р, временный регламент также нуждается в доработке. Мы придерживаемся того мнения, что расследование отцепов должно осуществляться исключительно комиссией, состоящей из работников РЖД.

Мнения, публикуются на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

История

Наши даты

10 лет назад

15 апреля 2002 года по графику, близкому к пассажирскому, начал курсировать международный контейнерный поезд «Монгольский вектор». Путь от Бреста до Улан-Батора он преодолел всего за 8 суток.

5 лет назад

17 апреля 2007 года на станцию Москвотоварная-Октябрьская из Финляндии прибыл контейнерный поезд «Северное сияние». Это был демонстрационный пробег. Преимущества проекта заключаются в использовании новых технологий предварительного электронного декларирования груза, обеспечивших сквозную услугу – доставку «от двери до двери». Это позволяет сократить время таможенных операций вдвое.

5 лет назад

18 апреля 2007 года был опубликован pilotный проект строительства трансконтинентальной магистрали Евразия – Америка через Берингов пролив. Железная дорога протяжённостью 6 тыс. км должна пройти по маршруту Якутск – Магадан – Анадырь – Уэлен – Ном – Фэрбэнкс – Форт Нельсон. Предварительная стоимость проекта составляет \$65 млрд. Годовой доход от железнодорожных перевозок оценивается в \$ 8–10 млрд. Проект реален – дело за инвестициями.

105 лет назад

23 апреля 1907 года родился Георгий Чернов (1907–1979), механик, машинист, инициатор вождения тяжеловесных поездов в локомотивном депо Муром.



Его паровоз Эм по содержанию был признан лучшим в СССР. В критический момент битвы за Москву Чернову доверили провести поезд тяжеловесом станками Т-34 по 200-километровому участку с рельсами лёгкого типа, уложенными ещё в 1895 году. Этого машиниста называли Ильёй Муромцем.

До ухода на пенсию Георгий Чернов водил пассажирские поезда «по муромской дорожке».

**КАЛЕНДАРЬ ЛИСТАЛ
СЕРГЕЙ Богатыко**

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

По знаку и честь

Почётный работник дороги имеет право на льготы

– У меня несколько вопросов. Моя дочь выходит замуж. Сколько мне положено дней отпуска в связи с этим и как они оплачиваются? Кроме того, находясь в очередном отпуске, я оформлял пенсию по старости и потратил на поездки в пенсионный фонд несколько дней. Должна ли быть за это какая-то компенсация? И, наконец, какие льготы имеет пенсионер РЖД, награждённый знаком «Почётный работник Октябрьской железной дороги»?

**Виктор Сенин
Ленинградская обл.**

– Уважаемый Виктор Алексеевич! В Коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы, п. 5.3.4, сказано, что по случаю регистрации брака (в том числе брака детей) работники компаний имеют право на отпуск до 5 календарных дней. Один из дней предоставляется с оплатой в размере тарифной ставки (оклада), остальные – без сохранения заработной платы.

Оформление пенсии по старости возложено на самих граждан. Поэтому работникам нужно заранее побеспокоиться о подготовке необходимых документов. Трудовым законодательством РФ не предусмотрены гарантии и компенсации



при оформлении документов для назначения пенсии.

Что же касается знака «Почётный работник Октябрьской железной дороги», то он является высшей наградой дороги и даёт право работникам и состоящим на учёте в ветеранских организациях дороги, получающим единовременную материальную помощь через фонд «Почёт» в размере 3000 руб. к юбилейным датам (60, 70, 75 лет и далее через 5 лет).

В частности, им ежегодно оформляется подпись на дорожной газете «Октябрьская магистраль» за счёт средств, выделяемых советам ветеранов (неработающим пенсионерам). Они могут приобретать путёвки в дорожные здравницы: пансионат «Ившашка» – за 5% стоимости путёвки в год награждения и далее – раз в два года, пансионаты «Ладога» и «Маево», санаторий-профилакторий

«Мельничный Ручей» – без взимания размера частичной стоимости оплаты путёвки и также раз в два года.

Почётным работникам дороги оказывается материальная помощь до 10 тыс. руб. в связи с лечением в стационаре по направлению отраслевого или дорожного лечебно-профилактического учреждения (раз в год). Кроме того, пенсионеры, состоящие на учёте в ветеранских организациях дороги, получают единовременную материальную помощь через фонд «Почёт» в размере 3000 руб. к юбилейным датам (60, 70, 75 лет и далее через 5 лет).

В числе льгот для награждённых этим знаком и внеочередное приобретение проездных документов в кассах вокзалов дороги, обслуживание в комнатах отдыха и камерах хранения, первоочередная установка квартирных телефонов в жилых домах, телефонизированных от железнодорожных АТС, свободный проход в рабочее время в служебные здания управления дороги и её подразделений.

**Татьяна Коваль,
начальник службы
управления персоналом
Октябрьской железной
дороги**

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Платформу построили после звонка

С помощью хорошей обратной связи можно решить многие вопросы

ТЕЛЕФОННЫЙ ЗВОНОК ОПЕРАТОРА СТЦ (станционный технологический центр обработки поездной информации и перевозочных документов) Западно-Сибирской дороги Мариной Шпановой на «Горячую линию» для работников ОАО «РЖД» решил проблему пригородных пассажиров.

Весной прошлого года у погрузочной станции Тырган во время капитального ремонта пути демонтировали посадочную платформу для электричек. Чтобы попасть в вагон или выйти из него, людям на остановке 290-й километр приходилось проделывать сложные гимнастические трюки.

– Почти все работники станции живут в Киселёвске, Прокопьевске, Белове, Артыше, поэтому на работу добираемся только на электричке, – рассказала Марина Шпанова. – А с тех пор, как остановочную платформу убрали, мы спрыгивали с вагона. Представьте картину: тётушки в обуви на каблуках, с сумками летят почти с двухметровой высоты на щёбёнку. А чтобы забраться в вагон с осыпающимися под ногами камней, надо было всем миром человека затаскивать. Так по очереди и садились.

Электрички на остановочных платформах стояли всего минуту, поэтому опаздывающие пассажиры нередко срывали стоп-кран. А задержка пригородных поездов могла негативно сказаться на графике и безопасности движения.

После демонтажа платформы работники станции попытались самостоятельно решить проблему – построили временную шпаленную платформу, но её со временем разтащили несознательные местные жи-



Чтобы попасть в вагон, теперь не надо прилагать много усилий

тели. Стало понятно, что к вопросу нужно подходить основательно. К кому только железнодорожники не обращались с просьбой восстановить платформу! Но одни отправляли их в дистанцию пути, другие – в дистанцию сигнализации, централизации и блокировки. В конце концов люди позвонили на «Горячую линию» для работников.

– Уже через неделю после звонка нам начали строить новую платформу и сдали её в короткие сроки, – сказала Марина Шпанова. – Сердце радуется, когда мы с девчонками по прибытии на станцию спускаемся теперь не на щёбёнку, а на новенький глянцевую платформу. Здесь даже пандусы для людей с ограниченными возможностями появились.

– Огромное спасибо специалистам компании, организовавшим и воплотившим

этот проект, – говорят железнодорожники. – Наш опыт показал, что эффективность «Горячей линии» стопроцентная. Пример тому – решение нашей проблемы.

Благодарны специалистам ОАО «РЖД» за эффективную обратную связь и просьбе жителей маленького посёлка Тырган, на территории которого расположена однокомнатная станция.

– Я, пока платформы не было, никуда не ездила, – говорит пенсионерка Валентина Измайлова. – Мне разве забраться было в вагон?! А сейчас опять есть возможность навестить детей и внуков в Белове.

Порадовались железнодорожники станции Тырган за родную дорогу, что сумела так оперативно и качественно среагировать на запрос. Только осталась у людей капелька сожаления о том, что, не найдя понимания в родном доме, пришлося обращаться за помощью выше.

Анатолий Болдырев

ВETERAN

Приходите ко мне чаще

ПРОЖИТЬ ВЕК МАШИНИСТУ ПОМОГЛИ ТЁПЛАЯ АТМОСФЕРА В СЕМЬЕ И ДОБРЫЙ ХАРАКТЕР



Василий Уполовнев и в 100 лет не любит сидеть без дела

«Кушаю всё, я не больно избирательный. Люблю смотреть телевизор, собачек люблю (гладят по голове игрушечного пинчера Масыку, а та покусывает его пальцы). Играю с ними и жалею их, а они около меня вьются, мне и весело. В моей комнате есть окошко, я часто сижу около него и смотрю на улицу или читаю газетки и книжки. Сейчас книгу прочёл «Этапы большого пути. Локомотивное депо

«Видите картофелину? – на кухонном столе лежит полуголый плод. – Это папа не успел дочистить, ведь гости с железнодорожной пришли. А в обед собирается вся семья: мы – две дочери и сын, двое внуков и правнук с правнучкой. Поэтому с утра папа начистил целую миску», – и показывает на белеющую в воде горку картофеля – доказательство способности 100-летнего че-

«Папа сшивает их из старых тетрадей, находя чистые листочки, – говорит она. – Он постоянно занят делом и не залеживается. Его самый частый вопрос – чем тебе помочь. Думаю, это его стремление всегда быть чем-то занятым продлевает годы, хотя здоровье уже слабое».

Вовлечённость в жизнь семьи подняла его с больничной койки после двух серёзных операций. Последнюю сделали в девяносто семь с половиной лет.

«Он сломал шейку бедра. Старые люди после такой травмы уходят из жизни. А папа через год встал и пошёл! – рассказывает Надежда. – Меня саму поддерживают и папино умение быть благодарным за каждую малость. Он хвалит даже за самые простые приготовленные ему блюда. Его радость к жизни помогает мне. Может, поэтому я в 65 лет ещё работаю».

Рядом с Василием Константиновичем радовались и собравшиеся в его день рождения железнодорожники. За юбилей он выпил с ними три рюмки коньяка, но все – по половинке. После каждой он восхищённо ахал, будто окатывал себя ледяной водой, и на минуту выпадал из компании, наслаждаясь ощущениями. А потом снова поддерживал тост, наслаждаясь каждой минутой.

**Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»
Саратов**

Справка «Гудка»

Василий Константинович Уполовнев родился 23 февраля 1912 года. Железнодорожником стал в 24 года, когда после службы в армии начал работать кочегаром в паровозном депо им. Андреева в Киеве, имея пять классов образования. Вырос до помощника машиниста, а потом, окончив с отличием два класса в школе рабочей молодёжи, стал машинистом.

В августе 1941 года вместе с колонной Народного комиссариата путей сообщения был эвакуирован на Юго-Восточную дорогу в Воронеж. С первых дней войны и до её окончания водил

эшелоны, доставляющие на фронт войска, оружие и боеприпасы, технику и продовольствие. В тылу перевозил раненых. В Саратовское локомотивное депо Рязань-Уральской дороги (ныне Приволжской) пришёл машинистом в 1949 году. Общий стаж юбиляра на железнодорожном транспорте – 50 лет. Награждён медалями им. Жукова, «60 лет Вооружённых сил СССР», «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», юбилейными медалями «25, 30 и 50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», а также знаком «Фронтовик».

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Дорогой добра

СДЕЛАТЬ МНОГО БОЛЬШИХ ДЕЛ ЗА КОРОТКОЕ ВРЕМЯ СЛОЖНО, НО МОЖНО

Анна Аббасова,
президент
Благотворитель-
ного фонда
«Расправь крылья!»



Фото: Дарья Бонина

Благотворительный фонд социальной помощи детям «Расправь крылья!» отмечает пятилетие. Возраст небольшой, но за столь короткий срок уже удалось помочь многим ребятам, находившимся в трудной жизненной ситуации.

— Анна Аязовна, недавно состоялось заседание Попечительского совета, высоко оценившее работу фонда. Какой проект привлек наибольшее внимание благотворителей?

— Большое количество положительных отзывов получает работа Центра поддержки выпускников, созданного три года назад в Смоленской области.

Выпускники интернатов и детских домов, которые переступают порог воспитавших их учреждений, попросту исчезают, их судьба никому не известна. Пока они учатся, все о них знают, но уже спустя год после выпуска практически ни один директор не может ничего рассказать о бывших воспитанниках. Бывает, что те переезжают в другой город, но чаще, к сожалению, попадают в неприятные ситуации. С помощью центра мы стараемся решить эту проблему.

Он является частью Региональной системы сопровождения выпускников, созданной в Смоленской, а теперь ещё и в Калужской области. В этой системе за группой ребят закрепляется куратор — наш сотрудник, готовый помочь в любой ситуации. В центре работают психологи, педагоги, юристы, там есть компьютерный класс для выполнения домашних заданий.

Особенно актуальна юридическая помощь: каждый второй выпускник сталкивается с серьёзными проблемами, связанными с получением или оформлением закреплённого за ним жилья. В настоящий момент около 30 выпускников получили помощь в решении жилищного вопроса, включая случаи судебного разбирательства. Сейчас и госструктуры заинтересовались нашим проектом, и я надеюсь, что в дальнейшем будем создавать аналогичные региональные системы сопровождения выпускников сообща с ними.

— Проект, который вы запустили в сотрудничестве с Московской железной дорогой, тоже посвящён сопровождению воспитанников интернатов?

— Действительно, в прошлом году мы начали сотрудничество с МЖД, и сейчас первые выпускники программы «Найди свой путь» будут пробовать свои силы на вступительных экзаменах в техникумы и колледжи железнодорожного транспорта.

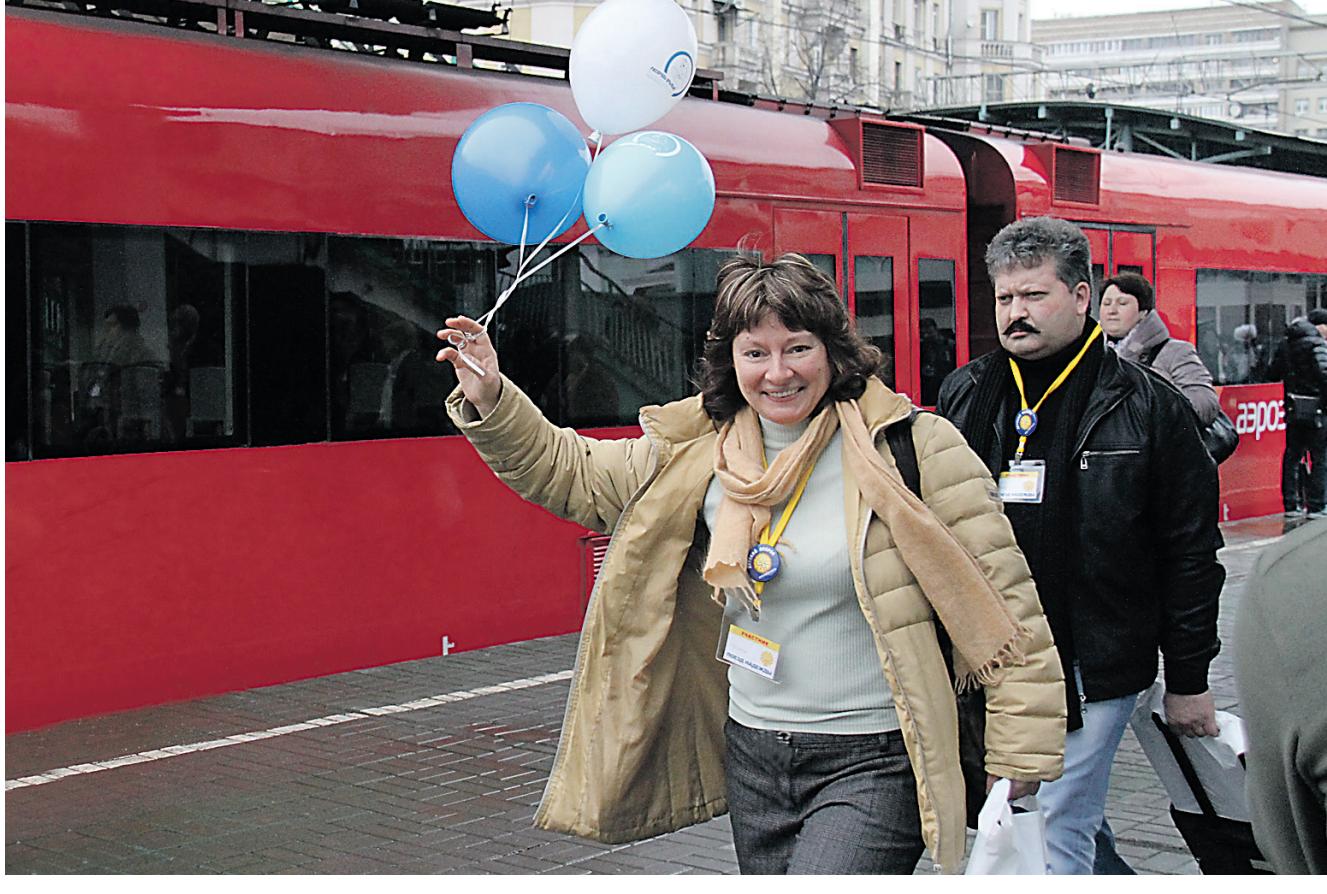


Фото: Дарья Бонина

Основа программы — всё та же система кураторства. Специалисты учебных заведений приходят в детский дом, общаются с ребятами, рассказывают о будущих специальностях. Если кто-то проявляет заинтересованность в работе на железной дороге, мы берём их под своё крыло — педагог-куратор начинает с ним заниматься, устраивает экскурсии на места работы, рассказывает о профессиях, отслеживает успеваемость, помогает, чтобы, так сказать, поезд не ушёл.

— Каким из проектов фонда вы особенно гордитесь?

— «Маленькая мама». Он тоже работает на базе центров постинтернатного сопровождения, но по названию понятно, что его участницы уже стали мамами. Нашей самой маленькой подопечной на момент рождения ребёнка было 13 лет.

Основная сложность в том, что девочки не могут принести ребёнка ни в детский дом, ни в общежитие при учебном заведении, а государство не готово оперативно решить жилищный вопрос, потому что формально ей есть где жить. Замкнутый круг! Девочки вынуждены отказываться от детей, чтобы устроить свою жизнь. Им кажется, что через два-три месяца они ребёнка заберут, но, почувствовав свободу, за них не возвращаются. «Меня воспитало государство, и детей моих воспитает» — такую фразу, от которой сердце просто разрывается, мне приходилось слышать очень часто.

Чтобы избежать этого, мы снимаем им жильё и прикрепляем куратора — чаще всего им выступает сотрудник учебного заведения. «Под крылом» у него обычно пять-шесть девочек, и он находится «на телефоне» 24 часа

Последние участники ещё одного проекта — «Поезда надежды» на днях вернулись домой, усыновив 11 детей в Приморском крае

в сутки. Кураторы ничего не делают за девочек, но помогают советами, консультируют по разным вопросам.

Приведу пример: девочка оставила ребёнка и полгода даже не навещала. Мы включились в её жизнь, помогли с училищем, подстраховали «по всем фронтам». В итоге ещё через полгода она забрала дочку домой и вот уже год они живут вместе.

Каждая такая победа стоит всей работы! За время существования проекта в Смоленской области в нём приняли участие 71 мама. А с этого года более 50 присоединяются к проекту в Калужской области.

Работаешь с девчушками, а их в детдомах меньше не становится: как было 700 тыс., так и осталось

— Проект «Расправь крылья — шаги в будущее» тоже появился не случайно?

— В рамках проекта мы проводим социальный форум «Расправь крылья!», который был придуман по наблюдениям. В первый год работы фонда мы отправляли детишек из детдомов отыскивать в железнодорожные лагеря с детьми из семей. Я хорошо помню, как на первом

стояли две группы детей. «Домашние» девочки с накрашенными ресницами, так сказать, «в образе», и детдомовские. Колossalная разница. И что вы думаете: прошла одна смена, нужно разъезжаться. На первом — истерика! Дети обнимаются, обмениваются телефонами, рыдают буквально! И сильнее в всех плакали как раз эти девочки «в образе».

В тот момент я поняла, что такое смешивание положительно влияет на обе стороны. «Домашние» учатся состраданию, понимают, что если родители не купили новый телефон — это ерунда по сравнению с тем, что родителей может не быть вообще. Дети из интернатов вписываются в социум, понимают, что сирота — это не диагноз, что они могут жить полноценной жизнью, и всё зависит только от них.

Проекты, которые представляют дети на форумах, — социальные, полезные для их города или села. Не могу не рассказать о волниющей жестокости, с которой мы столкнулись. Победители осеннего форума

— команда «Наши четвероногие друзья» из Нижнего Тагила — организовали приют для бездомных животных. А кто-то из местных жителей залез тайком и убил двух собак. Что же должно быть в голове у такого человека!

Но и после такого потрясения у ребят нашли силы продолжать дело.

— А самый первый проект помните?

— Конечно. Он проходил совместно с Академией Новиковым. Какая акция может прийти в голову человеку, только начавшему заниматься благотворительностью? Мы продавали значки с символикой фонда в его ресторанах за 100 руб. На собранные деньги тогда удалось отправить детей в лагерь.

— Не страшно было начинать?

— Мне тогда 22 года было, ничего не боялась. Да и чего бояться? Это не было состоявшейся организацией, куда я приходила руководителем, всё начиналось с нуля. Тогда я вообще не думала, во что это выльется, а о реализации серьёзных программ — тем более. Не было никаких профессиональных амбиций, хотелось просто сделать это хорошо. А когда делаешь много хорошего, тебе начинает везти. Как говорится, везёт тому, кто везёт.

Мне страшно повезло с коллективом! Потрясающие люди — они не устают. Так получилось, что все в жизни стянулись с детскими учреждениями: кто-то являлся приёмным родителем, у пиар-директора папа — выпускник детдома. Мы собирались, как пазл, и генерируем идеи!

Но такой работе может наступить эмоциональное выгорание: работаешь с детьми, а их в детдомах меньше не становятся. Как было 700 тыс., так и осталось. Не становится меньше безрассудных матерей, бросающих детей, или отцов, которые уходят из семей, если рождается ребёнок-инвалид.

Но благодаря нашей помощи более 500 детей обрели семью. Когда это происходит, мы все чувствуем себя крёстными мамами и папами. И попечительский совет уже доверяет: придумали — реализовывайте.

— Помощь фонду оказывают только крупные компании?

— Вовсе нет. Как только мы кидаем клич, что какому-то ребёнку нужна помощь, люди моментально реагируют. С прошлого года нам активно помогает «Лотерея железнодорожных» — 10 рублей с каждого проданного билета перечисляется на счёт фонда. В 2011 году была оказана помощь 28 учреждениям, 96 детей получили средства на лечение и реабилитацию, и большой вклад в это внесли простые пассажиры, купившие билеты.

Помощь приходит и от работников РЖД. Порой значительная. Они не разрешают раскрывать своих имён — может, оно и правильно, — но один из сотрудников компании полностью взял под свой покровительство детдомом, другой помогает семье, в которой ребёнок болен онкозаболеванием. И эти примеры не единственные.

— Наверное, свободного времени практически не остаётся, но, может, есть какая-то мечта «для себя»?

— Почему не остаётся? Три месяца назад я назначила педагога по фортепиано, занимаюсь спортом, много времени уделяю сыну.

Мечта... наверное, она звучит так же, как миссия фонда. Мы понимаем, что она тяжело осуществима, но всё же искренне хотим, чтобы детей в детских домах не было. Потому что, как бы мы ни старались, а семью ребёнку ничто не заменит. Горжусь, что моя лучшая подруга стала приёмной мамой. Да и сама я эмоционально и морально уже к этому пришла, дело осталось за малым: мужа подготовить!

— А он в курсе?

— Конечно! Он знал, на ком женится!

Беседовала Наталья Савельева

ИНИЦИАТИВА

Запах штрафа

За пьянство подростков предлагают платить родителям



потреблением алкогольных напитков. Жаль, что в нашей стране нет прямого закона, запрещающего употребление алкогольных напитков до 18 лет, а есть лишь законы, запрещающие их продажу несовершеннолетним».

Однако, как и во всех запретительных мерах, здесь велика опасность «перегибов». Например, руководитель программы «Новая наркополитика» Института права человека Лев Левинсон считает, что такой закон откроет сезон охоты полицейских на подростков. «Распылячность его формулировок позволяет предположить чудовищные и тотальные нарушения прав детей, которых сейчас и без того повально тестируют на наркотики, лишая права на приватность частной жизни», — сказал он «Гудку». Кроме того, напомнил эксперт, алкоголь — не наркотик, а разрешённый у нас в стране пищевой продукт.

При этом депутаты даже не предлагают в этой ситуации определить степень опьянения и за появление несовершеннолетних 16–18 лет в состоянии опьянения на улицах, стадионах, в скверах, парках, общественном транспорте и других присутственных местах штрафовать их на 300–500 руб.

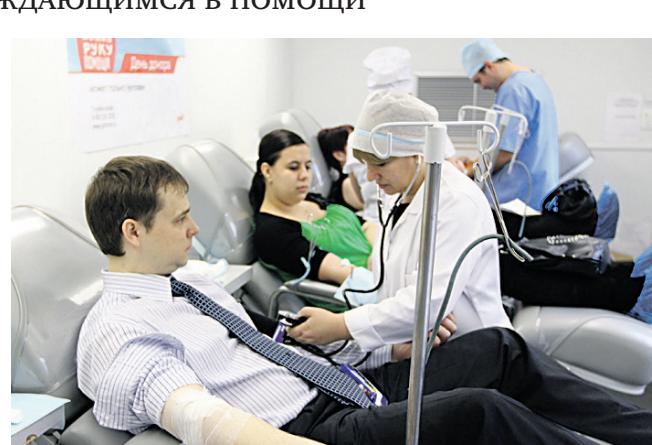
«Я считаю законопроект даже слишком мягким, — говорит Вадим Дробиз, директор Центра исследований федерального и региональных рынков алкоголя (ЦИФРРА). — Я бы ввёл эту ответственность с 12 лет. И не только штрафы родителям выписывали, но и в обязательном порядке привлекали к общественным работам детей, которые пойманы за

запахом. ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА Галина Зинченко

Помощь

Кровный интерес

ДОНОРЫ ПОМОГУТ НУЖДАЮЩИМСЯ В ПОМОЩИ



На Красноярской дороге прошла акция по сдаче крови.

Два дня подряд у парандного крыльца управления дороги работала передвижная станция переливания крови, принимавшая всех желающих. Результат акции превзошёл ожидания организаторов: вместо 80 работников КРЖД, предварительно записавшихся по телефону, пришли 127 человек.

Железнодорожники приезжали как по нескольку человек сразу — из подразделений, расположенных в отдалённых районах Красноярска, так и прибегали по одному, некоторые — прямо в туфлях, из управления. Были даже просто прохожие, внимания которых привлек большой белый автомобиль с надписью «Служба крови». Всего после медосмотра и экспресс-анализов к кроводаче были допущены 111 человек.

Подобная акция на дороге проходила и раньше, но впервые она состоялась в качестве корпоративного проекта.

— В прошлом году мы представили проект развития корпоративного донорства на молодёжном конкурсе инновационных проектов ОАО «РЖД» «Новое звено». Жизнеспособность нашей идеи подтверждалась тем, что акции по сдаче крови, про-

ведённые нами до конкурса, привлекали с каждым разом всё больше доноров. Тема добровольной сдачи крови для нуждающихся в медицинской помощи никого не оставляет равнодушным, наверное, поэтому мы и стали лауреатами, — рассказывает организатор акции инженер технического сектора Красноярской дирекции связи Светлана Милюк.

Она поясняет, что развитие корпоративного донорства позволяет избавить работников предприятий и членов их семей от дополнительных переживаний, когда кто-то из близких попадает в беду. Ведь, как правило, готовы больного к операции с переливанием крови, медики просят родственников

В отличие от предыдущих акций, когда люди вынуждены были ждать своей очереди на улице (за неимением места в передвижной станции переливания крови) и заполнять необходимые документы «на коленке», это мероприятие прошло на качественно ином уровне. Чтобы создать максимально удобные условия для всех пришедших, дорогой был выделен тёплый автобус, где без толкучки и нервов потенциальные доноры проходили необходимые формальности, прежде чем направиться к медикам. Оповестить как можно большее работников о предстоящей акции помогли Инtranet и профсоюз магистрали.

— В нашей семье сдавать кровь так же естественно, как чистить зубы, — говорит железнодорожница Татьяна, без страха направляясь к белому фургону. — У меня и мама, и папа почетные доноры России. Пора и мне уже начинать.

Следующая акция пройдёт в Красноярске через полгода.

В ближайшем будущем планируется проведение Дней донора и на крупных узлах Красноярской дороги. В перспективе аналогичные проекты могут быть реализованы на всей сети.

АЛЕКСАНДРА КОНЬКОВА

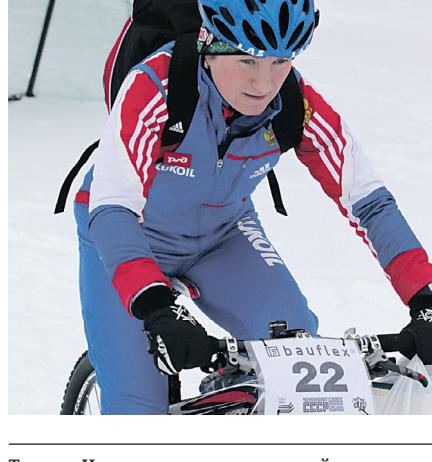
Фото автора

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Команда победителей

На чемпионате мира по зимнему триатлону (бег, велокросс, лыжная гонка), который завершился в финском Ямиярви, победу в эстафете одержала сборная России. В её составе была и представительница ЦСК «Локомотив» Татьяна Чарочкина. Наша команда, где Чарочкина выступала вместе с Павлом Андреевым, Евгением Кириловым и Ксенией Черных, опередила австрийцев на 29 сек., а ставших третьими норвежцев – на 1 мин. 42 сек. Стоит отметить, что для Чарочкиной «золото» в эстафете стало первым, которое она выиграла на чемпионатах мира. Прежде она была серебряным призёром, а также дважды становилась чемпионкой Европы.

За день до эстафеты прошли индивидуальные соревнования, где Чарочкина была пятым, став лучшей из россиянок. Ксения Черных заняла седьмое место, а Юлия Сурикова – девятое. Чемпионкой мира стала чешка Елена Ербенова, «серебро» у финки



ТАТЬЯНА ЧАРОЧКИНА ВНЕСЛА ВЕСОМЫЙ ВКЛЮЧЕНИЕ В ПОБЕДУ РОССИЙСКОЙ КОМАНДЫ В ЭСТАФЕТНОЙ ГОНКЕ НА ЧЕМПИОНАТЕ МИРА

Майи Оравамяки, «бронза» в активе норвежки Боргхильды Ловсет. У мужчин чемпионом мира стал наш Павел Андреев, выигравший 16 сек. у итальянца Даниэля Антониоли. В молодёжной категории также победил россиянин Павел Якимов. Среди юниоров первым финишировал наш спортсмен Павел Елисеев.

Ветер преследования

В Увате Тюменской области продолжается чемпионат России по биатлону.

После индивидуальной гонки, где у женщин победительницей стала представительница ЦСК «Локомотив», двухкратная олимпийская чемпионка Анна Богалий-Титовец, прошла гонка преследования на 10 км с четырьмя огневыми рубежами. «Золото» здесь завоевала серебряный призёр «индивидуалки» Екатерина Глазырина, допустившая три промаха. Богалий-Титовец финишировала второй. У Анны также три промаха, но она уступила чемпионке 49 сек. «Бронзу» завоевала Екатерина Юрлова с отставанием от Глазыриной в минуту и три секунды.

Что касается завершения российского сезона, то помимо чемпионата страны пройдут соревнования на Кубок России на призы губернатора Тюменской области. Они будут носить статус открытых, и в них примут участие шесть зарубежных биатлонистов – Уле-Эйнар Бьорндален, Тарье Бё, Сюннёве Сулемдал, немка Тина Бахманн, белорусская биатлонистка Дарья Домрачева и швед Бьорн Ферри. Главным призом Кубка станет автомобиль Toyota RAV4 и 25 тыс. евро.

«Тюменский регион сам вышел с инициативой пригласить на «Грязи губернатора» иностранных спортсменов, – рассказал исполнительный директор Союза биатлонистов России Сергей Кущенко. – СБР поддержал идею и помог пригласить ведущих биатлонистов в Тюмень. Пора приучать своего зрителя к зреющим мировому уровню».

Подвёл второй старт

На чемпионате мира по конькобежному спорту на отдельных дистанциях сборная России выиграла лишь две медали.

У мужчин на дистанции 1500 м «серебро» завоевал Иван Скобрев. Он же вместе с Евгением Лаленковым и Денисом Юсковым стал бронзовым призёром в командной гонке. Представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Лобков, который в этом сезоне дважды становился победителем этапов Кубка мира на дистанции 500 м, на этот раз остался без медали. Он отлично прошёл первый забег на пятисотметровке, показав второй результат. Однако следующий старт у Дмитрия не получился. Он показал лишь 14-е время и в итоге по сумме двух дистанций стал восьмым. Из других результатов стоит отметить четвёртое место Ольги Граф на дистанции 5000 м и пятое место Екатерины Лобышевой на дистанции 1500 м. В общем зачёте сборная России заняла восьмое место, а первыми стали голландцы, выигравшие 14 медалей.

Подготовил Виктор Романов

ЛИДЕР

Полёты наяву

ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВ НА ЧЕМПИОНАТЕ РОССИИ ВЫИГРАЛ ТРИ «ЗОЛОТА»



БАСКЕТБОЛ

Не сложилось

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВЫБЫЛИ ИЗ КУБКА ЕВРОПЫ

В ответном матче четвертьфинала «Локомотив-Кубань» одолел подмосковные «Химки» со счётом 81:77, но этого ему не хватило для того, чтобы по сумме двух встреч пробиться в «Финал четырёх».

Неделю назад в первой встрече ¼ финала «Локо» уступил с разницей девять очков, и дома в ответной игре краснодарцам, для того чтобы продолжить борьбу за трофей, нужно было побеждать с большим преимуществом в счёте. Однако по ходу первой половины матча железнодорожникам впору было думать не о победе, а о том, как избежать разгрома.

Если в первой четверти на площадке шла равная борьба, то вторая десятиминутка прошла полностью под контролем «Химок». Гости преуспели в трёхочковых бросках, и к концу первой половины встречи их преимущество достигло 13 очков. Если прибавить к ним 9 очков из первой игры, то положение для краснодарцев было похоже на катастрофическое.

Но нужно отдать должное краснодарцам, руки они не опустили. Результативно сыграли Али Траоре, забил «трёхку» Ильински, и вот уже хозяева сокращают счёт до минимума. В начале заключительной четверти «Локо» благодаря напору своего лидера Джеремай Месси был уже впереди. За две минуты до окончания основного времени матча краснодарцы были впереди на шесть очков. Но «Химки» не давали нарастить хозяевам преимущество. После броска Ильински за несколько секунд до исхода четвёртой четверти преимущество «Локо» вновь достигло шести очков, но на то, чтобы забить ещё, подопечным Божидара Мальковича не хватило времени. Этую встречу «Локомотив-Кубань» выиграл, но по сумме двух матчей в «Финал четырёх» вышли «Химки».

Самым результативным в составе краснодарцев стал Али Траоре, набравший 22 очка. У Месси – 19 очков и 8 подборов. И уже сегодня «Локомотив-Кубань» проведёт очередной матч – на выезд в рамках чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги железнодорожники сыграют со «Спартаком-Приморье».

РОМАН ВИШНЁВ

ХОККЕЙ

На запасной путь

ЯРОСЛАВСКИЙ «ЛОКОМОТИВ» ЗАВЕРШИЛ СЕЗОН

В четвертьфинале плей-офф Высшей хоккейной лиги ярославцы в серии из пяти матчей уступили пензенскому «Дизелю».

«Локомотив» завершил сезон. Сезон, в котором команда, выступавшая в Континентальной хоккейной лиге, так и не провела ни одного матча, разбившись в авиакатастрофе, на взлётке в Минске. Когда чуть утихло эхо сентябрьской трагедии, было принято решение, что «Локомотив», сформированный заново из игроков молодёжного клуба и тех хоккеистов, которые пришли из других российских команд, начнёт в декабре выступление в Высшей хоккейной лиге и независимо от результата сыграет в плей-офф.

Что ж, железнодорожники, выступавшие под началом опытного наставника Петра Воробьёва, сыграли достойно. Добрались до четвертьфинала, они в пяти матчах упорно сражались с «Дизелем», но в решающей игре всё же уступили.

Все встречи этой серии проходили в равной борьбе. В первом матче ярославцы победили в овертайме, переиграв соперника со счётом 3:2. Вторая игра также завершилась в овертайме, но на этот раз уже «Дизель» вырвал победу со счётом 2:1. Третий поединок закончился победой ярославцев со счётом 2:0. В четвёртом матче серии железнодорожники уступили. Счёт встречи оказался равным – 2:2. А вот пятая игра, состоявшаяся в Пензе, завершилась победой хозяев – 3:1. У «Дизеля» две шайбы забросил Евгений Чесалин, ещё одну – Андрей Сигарев. Ярославцы усилиями Эмиля Галимова смогли лишь подсластить горькую пилюлю поражения.

Теперь после небольшого перерыва «Локомотив» начнёт подготовку к новому сезону.

Виктор Романов

ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВ УВЕРЕН, ЧТО СОВРЕМЕННЫЕ ТРАМПЛИНЫ, КОТОРЫЕ ПОСТРОЕНИЯ В РОССИИ, ПОМОГУТ ЕМУ ДОБЫТИЯ ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ

австрийском Бишофсхофене, где я занял восьмое место. Неплохой результат. Там я всегда выступаю достаточно удачно. Но и здесь, надо заметить, с походом были проблемы. Дул сильный ветер, шёл мокрый снег. Всё это тоже наложило отпечаток на результат.

– Расскажите, почему у вас не получилось как следует подготовиться к этому сезону?

– Начать следует с сезона предыдущего. Тогда я вернулся в строй после тяжёлой травмы, из-за которой пропустил Олимпиаду в Ванкувере. Нормальной физической и прыжковой подготовки не было. Да и психология

готовки лыж. На чемпионате России были иностранные делегации, и они высоко оценили трамплины. И уже этим летом в Чайковском пройдут соревнования континентального кубка.

– Расскажите подробнее, как прошёл чемпионат России?

– Конкуренция была высокой.

И неудивительно, что все результаты получились очень

плотными. Дальность прыжка

у лидеров была примерно одинаковой, и многие решали

оценки за технику. Не буду скрывать, я доволен, что выиграл три золотые медали. При

этом на большом трамплине я установил рекорд дальности

вечерний старт. Не исключено, что в следующем году последует продолжение.

– Сезон для вас закончен. Что дальше?

– Сейчас будет недельный отдых, а затем мы вновь приступим к тренировкам. Будем работать над физподготовкой.

– То есть отпуск у вас не предвидится.

– Заниматься мы будем не каждый день – три раза в неделю. Так что будет возможность немного перевести дух. Но это главное. Важно не упустить время. Ведь когда начнётся

летний сезон, возможности для физподготовки почти не останется. Будет только работа над техникой.

– Вам нравится прыгать летом?

– Здесь всё проще: нет ни снега, ни ветра. Катишься себе по керамическому покрытию трамплина. Но зимние соревнования, конечно, престижнее. Это видно и по размерам призовых: летом они меньше. К тому же многие лидеры летом не выступают, предпочитая готовиться непосредственно к зимнему сезону.

Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования переносились. Когда соревновались на большом трамплине, была задержка старта. И вместо двух часов начали в семь. Прыгали уже при искусственном освещении, но всем понравилось, в том числе и зрителям, которых пришло очень много. Получилось красиво и зрелищно. Кстати, это был путь и не запланированный изначально, но всё же первый в российской истории

прыжка – 136,5 м. Мой главный конкурент Антон Калинченко прыгнул на 136 м. Можно сказать, всё решали сантиметры. Кстати, на трамплине К-95 рекорд принадлежит именно Антону – 104 м. При этом погода во время чемпионата нас опять заставила понервничать. Первые два дня дул сильный ветер. Соревнования перен