

2. | КАДРЫ

Лучшим работникам компании вручили правительственные и отраслевые награды

4. | ФОТОРЕПОРТАЖ

Завершился первый в истории конкурс «Краса РЖД», проводившийся среди сотрудников компании

7. | ДОКУМЕНТ

Государство хочет регулировать добровольческие инициативы, но пока не знает, как именно

8. | ОЛИМПИАДА

Больше недели делятся Игры в Лондоне, на которых наша сборная испытывает явный дефицит побед

6 августа 2012 года WWW.GUDOK.RU
понедельник WWW.GUDOK.INFO
№ 136 (25097) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 17060 газета 1917 года экземпляр

ДАТА

Дорогая железная!

Уважаемые друзья! Поздравляю вас с Днём железнодорожника. В отечественном железнодорожном комплексе всегда работали специалисты высочайшей квалификации – настоящие профессионалы, хорошо знающие и любящие свое дело. Вы по праву можете гордиться славными страницами истории отрасли, её достижениями и успехами. Подчеркну, что эффективное, слаженное функционирование всех звеньев железнодорожного транспорта – одно из ключевых условий динамичного развития регионов и экономики России, укрепления промышленного потенциала страны, реализации масштабных инфраструктурных проектов, востребованных социальных программ.

Сегодня перед вами стоят серьёзные, многоплановые задачи. Главные из которых – модернизация коммуникаций и подвижного состава, внедрение современных логистических и управлений схем, повышение качества услуг, уровня безопасности и надёжности перевозок. Убеждён, что, опираясь на замечательные трудовые традиции и богатый опыт многих поколений своих предшественников, вы добьётесь значимых результатов, осуществите намеченные планы. Желаю вам всего самого доброго.

Президент Российской Федерации В. Путин



ВЧЕРА Президент России Владимир Путин обратился ко всем железнодорожникам. Он принял участие в телемосте со столицей торжеств Нижним Новгородом и Омском. Глава государства отметил растущее значение железных дорог в экономическом развитии страны.

Российский лидер пообещал также, что государство и впредь будет уделять большое внимание развитию отрасли и думать о поднятии социального уровня всех, кто работает в ней.

Принимавший участие в телемосте президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин (который в этот момент находился в Омске) пригласил Президента России принять участие в празднованиях 175-летия железных дорог России и получил согласие.

От Горьковской магистрали коллег поздравил ветеран Александр Спиридовонов. Он обратил внимание, что отрасль – самая устойчивая в стране и одна из немногих, где широко развита социальная политика. Здесь действует отраслевое соглашение и коллективный договор.

Также в телемосте приняли участие воспитанники Детской дороги Нижнего Новгорода. Они рассказали о том, каким профессиям они обучились и кем видят себя в будущем.

По словам Владимира Путина, железные дороги сегодня – система образующая отрасль для всей отечественной промышленности. Много сделано для улучшения подходов к нашим портам на Балтике и Чёрном море. Очень большой вклад железнодорожники вносят подготовку к крупнейшим международным мероприятиям: саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества

во Владивостоке в этом году, Универсиада в Казани в следующем и Олимпиада в Сочи 2014 года.

Российский лидер пообещал, что государство и впредь будет уделять большое внимание развитию отрасли и думать о поднятии социального уровня всех, кто работает в ней.

Принимавший участие в телемосте президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин (который в этот момент находился в Омске) пригласил Президента России принять участие в празднованиях 175-летия железных дорог России и получил согласие.

От Горьковской магистрали коллег поздравил ветеран Александр Спиридовонов. Он обратил внимание, что отрасль – самая устойчивая в стране и одна из немногих, где широко развита социальная политика. Здесь действует отраслевое соглашение и коллективный договор.

Также в телемосте приняли участие воспитанники Детской дороги Нижнего Новгорода. Они рассказали о том, каким профессиям они обучились и кем видят себя в будущем.

По словам Владимира Путина, железные дороги сегодня – система образующая отрасль для всей отечественной промышленности. Много сделано для улучшения подходов к нашим портам на Балтике и Чёрном море. Очень большой вклад железнодорожники вносят подготовку к крупнейшим международным мероприятиям: саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества

же отправляются многие пригородные электрички.

Часть помещений отдана новому автовокзалу для рейсов, пользующихся наибольшим спросом у транзитных пассажиров, – в самые крупные города республики. На вокзале созданы доступная среда для пассажиров с ограниченными возможностями. Есть специальные лифты, пандусы, сенсорные полосы. Вместо плановых 24 месяцев комплекс строился всего 14. Его стоимость – свыше 1 млрд руб.

«Сегодня мы открываем первый из крупных железнодорожных объектов в Казани, приуроченных к Универсиаде 2013 года, – отметил Владимир Якунин. – Благодаря тому, что принято решение о её проведении здесь, возросла активность развития железнодорожного узла в столице Татарии». На новом вокзале пассажирам будет удобно: есть залы ожидания, комнаты матери и ребёнка, кафе, небольшие магазины с товарами в дорогу, тоннель к трём платформам. В теплое время можно отдохнуть на площадках, расположенных прямо на крыше этого красивого здания.

Судьба терминала была драматичной – его фундамент был заложен в 1967 году. Глава Республики Татарстан Рустам Минниханов напомнил, открывая вокзал: «Это было камень на сердце – комплекс несколько раз начинали строить и прекращали, так и не сформировав. Два года назад стало ясно, что в ОАО «РЖД» есть видение перспективы, каким

будет вокзал. Для нас стало ясно, что это импульс к развитию целого городского района вокруг будущего вокзала. И мы особенно рады, что пассажирский терминал открывается в прекрасный праздничный день с участием руководителей компаний».

Другая скорая перспектива Казани-2 – открытие станции метро «Московская» с выходом в цокольный этаж вокзального комплекса. Оно назначено на 9 мая 2013 года. «Думаю, что в Казани раньше, чем в других крупных городах, появится городской железнодорожный транспорт, – считает президент ОАО «РЖД». – Есть проект кольцевой линии с пересадками узлами, один из них – на этом вокзале. Казань имеет очевидные шансы на скоростное сообщение с Москвой, и в проекте нового терминала предусмотрена возможность развития для приёма таких поездов».

Нижний Новгород
Профессиональный праздничный открылся торжественной встречей ретро поезда на вокзале Нижний Новгород-Московский. А уже в полдень рядом с управлением ГЖД были открыты площадь Железнодорожников и памятник одному из ведущих транспортных инженеров XIX века и директору дороги в 1863–1868 годах Ивану Кёнигу.

«Тогда он, скорее всего, и не предполагал, что почти через полтора века железные дороги сделают огромный качественный шаг вперёд, – сказал в своём выступлении на открытии

памятника первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. – Скорости поездов вырастут в разы, пассажиры будут путешествовать с таким комфортом, который современному Кёнигу и не снился. Вес грузовых поездов доведут до неслыханных в то время величин. А потомки с благодарностью оценят вклад Ивана Фёдоровича в строительство и развитие дорог».

Начальник Горьковской Алатырь Лесун отметил: «Пять лет Кёниг руководил Московско-Нижегородской дорогой. Это были трудные годы, когда многое требовалось налаживать, организовывать и переделывать, чтобы дорога начала эффективно работать».

Наконец, полотнище, на-крывавшее памятник, было снято. К постаменту возложили цветы. «Вот такой должна быть память потомков, – заметил старший мастер заготовительного участка локомотивного ремонтного депо Горький-Центральный Александр Монахов. – В последние годы дорога старается, чтобы мы знали нашу историю, о ней много пишут. А этот памятник напоминает меня гордостью за то, что тоже работаю здесь. Убеждён, что на таких вещах нельзя экономить».

Торжества на открытии памятника не кончились. На Нижегородской ярмарке весь день для железнодорожников были организованы театральные и цирковые выступления, игровые площадки для детей и молодёжи, танцевальные зоны, мастер-классы в Ледо-

вом дворце, концерт звёзд эстрады.

Омск

После участия в телемосте Владимир Якунин вместе с премьер-министром России Дмитрием Медведевым посетил Омский госуниверситет путей сообщения, где они осмотрели учебную базу, лаборатории. В одной из них премьеру показали испытание системы токосъёма электропоезда «Сапсан». Кроме того, в День железнодорожника, который в Омске совпал с Днём города, Дмитрий Медведев встретился с работниками и ветеранами отрасли. И речь шла не только о ситуации в отрасли. Премьер рассказал, что правительство

показали испытание системы токосъёма электропоезда «Сапсан». Кроме того, в День железнодорожника, который в Омске совпал с Днём города, Дмитрий Медведев встретился с работниками и ветеранами отрасли. И речь шла не только о ситуации в отрасли. Премьер рассказал, что правительство

ставит задачу снизить средний размер ставки по ипотечным кредитам до 5–6% годовых. Он отметил, что сейчас компании могут частично субсидировать процентную ставку по ипотеке, чтобы привлечь работников. Владимир Якунин в свою очередь рассказал об ипотечной программе для молодых работников ОАО «РЖД». По его словам, она позволяет значительно снизить ставку по ипотеке. Кроме того, заемщикам списывается часть кредита при рождении каждого ребёнка.

«При рождении ребёнка прощается взнос за 10 кв. м, при втором – это уже 14 кв. м, дальше – 18», – сказал Владимир Якунин.

В тот же день гости посетили эксплуатационное локомотивное депо Омск, где Дмитрий Медведев поднялся в кабину новых локомотивов. «Всё в цифре,

смотрю», – отметил он. Начальник депо рассказал премьеру, что в кабинах есть климат-контроль, автобедение, холодильник и микроволновая печь.

«То есть всё по-человечески», – прокомментировал представитель правительства. Также делегация побывала в лечебных кабинетах консультативно-диагностического центра «Здоровье».

Санкт-Петербург
На родине железных дорог России – Октябрьской магистрали на всех крупных узлах отпустили в небо 175 тыс. воздушных шаров. В это же время все поезда, находящиеся в пути на ОЖД, дали в честь праздника торжественный гудок.

Акция «175 лет вместе со страной» объединила всех сотрудников. «Она стала символом единения коллектива для достижения общих целей в рамках бренда РЖД», – сказал начальник Октябрьской Виктор Степов.

В узловых станциях к общедорожному торжеству добавились свои мероприятия. На Сонковском узле прошли конкурс рыболовов и выставка работ народных умельцев, на Бологовском – спортивный кросс и показательное выступление парусной регаты на озере. Большинство узлов включило в сценарий праздника проведение спортивных состязаний, семейных мероприятий, традиционное посещение мемориальных и памятных мест.

Игнат Вьюгин

О том, как праздновала сеть – на стр. 3

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

6 августа 2012 года

понедельник

№ 136 (25097)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Память

Солдату Империи



В Орле прошли торжественные мероприятия памяти выдающегося российского военачальника и государственного деятеля Алексея Петровича Ермолова.

В их рамках был открыт памятник и проведено заседание Попечительского совета проекта Центра национальной славы «Служение Отечеству: события и имена», на котором с докладом выступил председатель Попечительского совета Центра национальной славы Владимир Якунин. Он, в частности, напомнил, что орловчане ещё в 1911 году хотели увековечить имя А.П. Ермолова и приступили к сбору средств на памятник, но потом грянула Первая мировая война, затем революция, и этим планам не суждено было осуществиться. «В прошлом году, то есть спустя ровно сто лет, к нам в фонд от имени горожан поступило предложение включить имя А.П. Ермолова в программу «Служение Отечеству: события и имена». Открытию памятника предшествовало заседание Попечительского совета программы, в который входят замечательные и хорошо известные в нашей стране люди», – отметил президент ОАО «РЖД».

В церемонии открытия памятника приняли участие полномочный представитель Президента РФ в ЦФО Александр Беглов, губернатор и председатель правительства Орловской области Александр Козлов, ветераны Великой Отечественной войны и Вооружённых сил, духовенство и др. Как подчеркнул в своём выступлении Александр Беглов, установка памятника важна скорее не столько для людей взрослых, сколько для молодого поколения. «Именно так мы помогаем им познавать историю Отечества, учить патриотизму не общими словами, а конкретными примерами», – сказал полномочный представитель президента. Также в рамках мероприятий состоялась торжественная церемония награждения лауреатов Регионального конкурса творческих работ школьников Орловской области, посвящённого жизни и деятельности А.П. Ермолова, а в Орловской областной публичной библиотеке им. И.А. Бунина прошла презентация книги Якова Гордина «Ермолов. Солдат и его империя». Вечером в Орловском государственном академическом театре им. И.С. Тургенева было проведено награждение лауреатов Благотворительной программы памяти А.П. Ермолова.

Андрей Гурьев

ФОТОКОНКУРС



В преддверии Дня железнодорожника Вторая грузовая компания провела конкурс среди своих работников, увлекающихся фотографией, на тему, какой им видится железная дорога.

Из снимков-победителей публикуют два. Автор первой фотографии – Кристина Серова. Её работа называется «Станция Ростов-Главный». Там встречают и провожают поезда».

Второй снимок «Сквозь ночь рассвет встречая» был сделан Николаем Дедковским.

Уважаемые читатели! Со следующего номера «Гудок» будет выходить четырёх раза в неделю на четырёх страницах. Пятничные номера газеты останутся без изменений. С 3 сентября мы вернёмся к восемистраничным номерам.

Кадры

За дело

ЛУЧШИМ РАБОТНИКАМ ВРУЧИЛИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ И ОТРАСЛЕВЫЕ НАГРАДЫ



Различными наградами, благодарностями, почётными грамотами и именными часами президент компании отмечены 74 железнодорожника.

Встреча руководителей компаний, Роспотребнадзора, представителей министерств и ведомств с передовиками состоялась в минувшую пятницу в ОАО «РЖД».

«День железнодорожника – семейный праздник, сравнимый, пожалуй, с Новым годом. А так как железная дорога – это целая жизнь, то и отметить его нужно хорошо», – сказал заместитель министра транспорта Алексей Цыденов, который вместе с президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным по поручению президента страны Владимира Путина вручил государственную награду – медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Её за экстренную организацию вывоза вагонов со взрывчатыми материалами (подробно об этом «Гудок» писал в номере за 2 августа) получили сотрудники станции Юски Ижевского центра организации работы железнодорожных станций Горьковской дирекции управления

Селекторное совещание в канун праздника прошло особенно торжественно

движением Центральной дирекции управления движением – начальник станции Майя Кормишина и дежурная по станции Зинаида Корепанова. Высокую награду получил и электромонтер тяговой подстанции Новосибирской дистанции электроснабжения Западно-Сибирской дороги Александр Македон.

Главная отраслевая награда, «Почётный железнодорожник», тоже нашла своих героев. «Родные мной гордятся, по телевизору награждение смотреть будут», – рассказал бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской Виктор Атакенко. – Меня наградили грамотами и именными часами, но наш главный знак отличия получаю впервые».

Для мостового мастера Чернышевской дистанции пути Горьковской Ильдуса Хамидуллина «Почётный железнодорожник» – тоже не первое поощрение, на его пиджаке уже красуется почётный знак «За безупречный труд на железнодорожном

транспорте 20 лет» и звание «Почётный работник Горьковской железной дороги».

Не остались без внимания трагические события в Крымске, где сотрудники проявили себя как настоящие герои. «Это и есть тот самый герой, неброский и негромкий, когда люди преданы своему профессиональному долгу. Работа всех вертикалей показала, что реформа, проводимая в компании, позволила сработать оперативно и сделать всё, что было в наших силах. Я буду докладывать об этих событиях высшему руководству государства, и о представлении отличившихся сотрудников к наградам», – отметил президент компании.

Завершая праздничное награждение, Владимир Якунин вручил ветеранам отрасли памятные подарки и пожелал всем благополучия и эффективной, безаварийной работы.

Наталия Савельева
Полный список награждённых будет опубликован в ближайших номерах «Гудка»

Развитие

Под кованым фонарём

ПАССАЖИРЫ СМОГУТ СКОРОТАТЬ ОЖИДАНИЕ ПОЕЗДА В КОМФОРТНЫХ УСЛОВИЯХ

На станции Барабинск Западно-Сибирской дороги обустроили привокзальную площадь и реконструировали пешеходный мост.

Раньше у вокзала, который обновили в прошлом году, стояло несколько скамеек и была стоянка для машин и автобусов.

«Было очень неудобно. Особенно летом, когда хотелось ждать поезд не внутри вокзала, а на свежем воздухе, – рассказал жительница Барабинска Ирина Ганушевич. – А до реконструкции в здании вокзала не хватало мест, сидели на сумках».

Сейчас привокзальная площадь стала настоящим парком – установили удобные лавочки, выложили из плитки тротуарные дорожки, их освещают кованые фонари, разбили газоны, высадили клумбы, молодые липы, сосны, кедры.

«Пройдёт время, и люди будут ссыпать с них шишки на орехи, – заявил заместитель главы Барабинского района Андрей Пиренко. – Привокзальная площадь стала местом отдыха не только для пассажиров, но и для всех горожан».

По мнению начальника вокзала Алексея Долгушкина, очень хорошо, что городские и районные власти, проектировавшие



Кедры и липы пока не подросли, но глаз уже может отдохнуть на цветочных клумбах

и строившие площадь, предусмотрели большие навесы на автобусных остановках.

«Наша станция стоит на Транссибе. Ежесуточно через Барабинск проходит до 50 пар пассажирских поездов. И прибывающих пассажиров много. В ожидании автобусов люди раньше от дождя толком не могли укрыться», – отметил Алексей Долгушкин.

Рады барабинцы и капитально отремонтированному пешеходному мосту, который соединяет северную часть города с южной.

По словам начальника

искусственных сооружений Дениса Яськова, полностью заменили перила и ступени схода. На пешеходную же часть вместо асфальта положили гидрофобное покрытие, которое не пропускает влагу.

«Это в разы увеличивает срок службы сооружения», – сказал он. – Гидрофобный бетон постелен под уклоном, вода тут же стекает, не оставляя луж.

А зимой – никакой наледи. Всё для удобства людей. Они и ноги не промочат, и не поскользнутся».

Анатолий Болдырев,

СОБ. корр. «Гудка»

БАРАБИНСК – КЕМЕРОВО

6 августа 2012 года

понедельник

№ 136 (25097)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Забота

Кухня с настроением

ХОРОШИЕ УСЛОВИЯ СОЗДАНЫ И ДЕЯМ, И ОБСЛУЖИВАЮЩИМ ИХ ВЗРОСЛЫМ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ детский сад № 102 ОАО «РЖД» в Воронеже принял своих воспитанников после ремонта.

подарок – работает кондиционер.

«На работу радостно приходить, всё блестит. Новая даже ванна для мытья посуды, а главное – теперь не жарко. Между готовкой можно отдохнуть. Установили стёкла меньше, домой возвращаемся бодрыми», – делится повар Татьяна Корнеева.

Но пока не было детей, работники сада отнюдь не прохладились. Взрослые детсадовцы облагораживали территорию, красили двери и убирали помещения.

«Ремонт был давно запланирован, а после изменения санитарных норм и правил стал просто необходим», – говорит заведующая детским садом Ирина Тутукова.

Нарушений не было, но железнодорожники всё же решили улучшить санитарное состояние кухни да и всего детсада.

«Раньше стены между окнами и сами оконные проёмы были просто заштукатурены. Но на кухне предостаточно влаги, краска отслаивалась. Теперь всё отделано кафельной плиткой», – говорит Ирина Тутукова.

В пищеблоке покрашены потолки, новая плитка на полу, а поварам сделан настоящий

Сергей Сонин

Аренда

Компания «ПродТорг» на конкурсной основе снимет в долгосрочную аренду производственные/складские помещения для организации выставочного зала площадью от 900 кв.м в исторических зданиях в пределах московской окружной железной дороги по цене до 3600 руб. за кв.м в год с НДС.

Рассмотрение до 10 августа 2012г.

Тел.: 8(495)231-88-20

На размещение объявлений в рубрике «Аренда» действуют специальные цены. Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: welcome@gudok.ru

тиражная лотерея
по номеру железнодорожного билета

РЕЗУЛЬТАТЫ РОЗЫГРЫША

Тираж № 22 от 31.07.12 г.
Всероссийская негосударственная тиражная лотерея
«Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
СУПЕРПРИЗ	xxxxxx 334540	0	
№ 1	2010486 198298	1	2 521 040
№ 2	xxxxxx x21173 xxxxxx x74978 xxxxxx x21962 xxxxxx x12115 xxxxxx x30597 xxxxxx x43505 xxxxxx x45380	33	76 395
№ 3	xxxxxx xx2649 xxxxxx xx5939 xxxxxx xx6425 xxxxxx xx4413 xxxxxx xx6761 xxxxxx xx9490	149	8 459
№ 4	xxxxxx xxx862 xxxxxx xxx246 xxxxxx xxx579 xxxxxx xxx931 xxxxxx xxx188 xxxxxx xxx015 xxxxxx xxx835	1 821	692
№ 5	xxxxxx xxxx21 xxxxxx xxxx33 xxxxxx xxxx65 xxxxxx xxxx73 xxxxxx xxxx74 xxxxxx xxxx98	14 878	169

В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО 4 586 849

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)

Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 6 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигрышней начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Ростовский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).

С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, местах и порядке получения выигрышей можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru

Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 495 663 13 13 www.zdloto.ru

4. | ФОТОРЕПОРТАЖ

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

6 августа 2012 года

понедельник

№ 136 (25097)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Конкурс

Лицо дорог

КОМПАНИЯ ПОКАЗАЛА СВОИХ КРАСАВИЦ



ПРЕТЕНДЕНТКОЙ НА ЗВАНИЕ «Краса РЖД» МОГЛА СТАТЬ ЛЮБАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦА ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВОЗРАСТА, СЕМЕЙНОГО ПОЛОЖЕНИЯ И СООТВЕТСТВИЯ ОБЩЕПРИНЯТЫМ ПАРАМЕТРАМ КРАСОТЫ

На экране мелькают фотографии, имена и номера участниц, зрители взрываются аплодисментами в поддержку своих фавориток. Шоу начинается.

Первый выход участниц на сцену сразу обозначил формат мероприятия: «Краса РЖД» не просто конкурс красоты. Все участницы в корпоративной форме или в деловых костюмах. На сцене – 24 девушки в возрасте от 19 до 35 лет со всех уголков страны и самых разных профессий: техник ремонтно-локомотивного депо, инженер, штамповщица, инструктор, экономист и другие. Они прошли через строгий отбор во всех филиалах ОАО «РЖД» и в других областях.

Участниц приветствовал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Он отметил, что те девушки, которые стоят на сцене, уже победительницы, они уже лицо компании. «Россия женского рода, компания – женского рода», – отметил Владимир Якунин. Да и железная дорога тоже «женщина».

Финальное шоу расписано буквально по минутам. Каждая конкурсантка привезла с собой минутную видеовизитку, чтобы рассказать о себе, своей профессии и дороге, о своих заслугах, мечтах и переживаниях. Девушки создали целые истории – так, про ведущего специалиста по управлению персоналом Саратовской механизированной дистанции Татьяну Изекову рассказывала её дочка, а на экране мелькали фотографии их семьи.

Всего минута, чтобы спеть о своей работе – на мотив народных и современных песен, мировых хитов и даже рол-композиций девушки пели о железнодорожной доле. Ещё минута, чтобы станцевать. Пластика, стиль, чувство ритма – на сцене ЦДКОК народные танцы, восточные, цыганские и даже латиноамериканские.

В конкурсе портфолио за девушек говорили их фотографии. С конкурсантками работал профессио-

нальный фотохудожник, а образы девушки придумывали себе сами.

Последний конкурс – дефиле в вечерних платьях, – по словам организаторов, нужен для того, чтобы можно было увидеть, что эти сотрудницы железнодорожных дорог в первую очередь женщины.

Вице-мисс конкурса оказалась не одна, как планировали организаторы, а две. Экономист Северо-Кавказской пригородной пассажирской компании Майя Князева и актриса Театра графики Паниной Дирекции социальной сферы Октябрьской железной дороги Оксана Татулян набрали одинаковое количество баллов – 266. Обе девушки получили от Транскредитбанка кредитные карты с солидными, по заверениям организаторов, суммами.

Победительница обогнала ближайших соперниц всего на 3 балла. Заветную корону (а вместе с ней и недельную поездку в Париж в бизнес-купе фирменного поезда на два лица в любое удобное время) получила главный специалист аппарата президента ОАО «РЖД» Елена Хоменко. «Я очень рада! Но победить было трудно, девушки все талантливые. Наверное, у победительницы должен быть особый шарм, и, видимо, он у меня есть», – сказала она после церемонии награждения.

«Моя компания практически в полном составе приехала за меня поболеть, и эта поддержка очень помогла, – поделилась вице-мисс конкурса Майя Князева, за которую и правда болели громче всех. – Если не рожу двойню, тогда попробую в следующем году завоевать первое место».

Станет ли конкурс ещё одной традицией компании, организаторы пока не решили, но то, что железнодорожницы столь же умны, скольз и красивы, и столь талантливы, скольз и профессиональны, уже вполне очевидно.

Надежда Россихина

ФОТО Павла Горбатко



Создать эффектный сценический образ и станцевать о работе не так-то просто



Виртуозное выступление Аллы Селивановой принесло ей титул «Мисс Находчивость»

Залог успеха – ум, естественное обаяние и способность с улыбкой выходить из сложных ситуаций

Финалистки конкурса «Краса РЖД»

Елена Хоменко (Мисс Оригинальность, Краса РЖД) – главный специалист аппарата президента ОАО «РЖД». Майя Князева (Мисс Стиль, Вице-Краса РЖД) – экономист Северо-Кавказской пригородной пассажирской компании

Оксана Татулян (Мисс Независимость, Вице-Краса РЖД) – актриса Театра графики Паниной Дирекции социальной сферы (ОЖД)

Юлия Шиндриева (Мисс Доброта, Краса зрительских симпатий) – секретарь директора Горновского завода спецжелезобетона – филиала ОАО «БЭТ»

Дарья Веденяпина (Мисс Вдохновение) – воспитатель детского сада № 163 «Гармония» ОАО «РЖД» (ЗСЖД)

Инга Винникова (Мисс Очарование) – ведущий специалист по управлению персоналом Хабаровской дирекции связи (ДВЖД)

Елена Антонова (Мисс Грация) – медсестра нейрохирургии Дорожной клинической больницы № 1 г. Иркутска (ВСЖД)

Елена Сульянц (Мисс Романтика) – оператор Забайкальской региональной дирекции по обслуживанию пассажиров ОАО «ФПК»

Марина Анканова (Мисс Женственность) – оператор поста централизации сортировочной горки станции Рыбково Орловско-Курского центра организации работы железнодорожных станций Дирекции управления движением

Маргарита Демина (Мисс Улыбка) – техник ремонтно-локомотивного депо станции Красноярск (КРЖД)

Маргарита Архипова (Мисс Обаяние) – ведущий инженер отдела культуры и спорта Дирекции социальной сферы (СвЖД)

Юлия Пахолкова (Мисс Настроение) – штамповщица участка комплектовки рельсовых цепей Камышловского электротехнического завода – филиала ОАО «ЭЛТЕЗА»

Надежда Котлярович (Мисс Нежность) – инженер абонентской группы Калининградской дирекции связи (ЮЖД)

Татьяна Изекова (Мисс Пластиность) – ведущий специалист по управлению персоналом Саратовской механизированной дистанции (ПривЖД)

Елена Пастухова (Мисс Креативность) – старший багажный кассир Южно-Уральской региональной дирекции по обслуживанию пассажиров ОАО «ФПК»

Ирина Конобиевская (Мисс Изящность) – ведущий экономист отдела экономики и бюджетирования Центра учёта корпоративного учёта и отчёточности «Желдорчёрт»

Алла Селиванова (Мисс Находчивость) – солистка и концертмейстер концертного оркестра ОАО «РЖД»

Вероника Синяева (Мисс Искренность) – главный специалист офиса управления проектами ОАО «РЖДстрой»

Екатерина Мазур (Мисс Талант) – инструктор Ярославской Детской железнодорожной дороги (СЖД)

Анастасия Жукова (Мисс Наивность) – начальник сектора учёта кадров и информационного обеспечения службы управления персоналом Юго-Восточной дирекции инфраструктуры



Поддержать конкурсанток с дорог приехали целые команды болельщиков



ПОБЕДИТЕЛЬНИЦА КОНКУРСА БУДТО ЗНАЛА, ЧТО ПОПАДЁТ НА СТРАНИЦЫ ВСЕХ ВЕДУЩИХ ГАЗЕТ И ЖУРНАЛОВ

Тенденции

Совершенствуем ремонт

ОАО «РЖД» ПЕРЕХОДИТ НА РЕМОНТ ЛОКОМОТИВОВ

ПО ИХ ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ

Александр
Лубягов,
начальник
дирекции
по ремонту
тягового
подвижного
состава



Фото: Сергей Гришин

В газете «Гудок» от 23 июля вынесена на обсуждение актуальная тема развития системы ремонта тягового подвижного состава. Не секрет, что локомотив и его техническое состояние во многом определяют выполнение главной миссии ОАО «РЖД» – обеспечение безопасного и своевременного перевозочного процесса на железных дорогах нашей страны.

Однако любой обмен мнениями, определение и высказывание позиции в русе конструктивного обсуждения подразумевает самое главное условие: правильную постановку вопроса и, как продолжение, поиск соответствующих ответов. Необходимо сразу отметить, что никаких планов отказа от планово-предупредительной системы ремонта в настоящее время не существует.

Планово-предупредительная система ремонта (ППР) прочно укоренилась в практике не только российских железных дорог, но и во многих других отраслях техники во всём мире. И это не случайно, поскольку эта система обеспечивает постоянный контроль технического состояния локомотивов, поддержание их исправности, заблаговременную замену и контроль узлов, отвечающих за безопасную эксплуатацию. Однако за всё приходится платить. Нередки случаи, когда в соответствии с установленной периодичностью ремонта или обслуживания приходится вмешиваться в работу нормально отлаженного механизма, разбирать, менять детали, собирая и регулировать, хотя текущее техническое его состояние такого вмешательства и не требовало. Ведь при этом узел лучше не становится, надёжность работы его не повышается, а компания несёт убытки из-за лишнего ремонта.

Сегодняшний уровень технического прогресса на железнодорожном транспорте, использование разнообразных систем стационарной, переносной, бортовой диагностики и комплексных микропроцессорных систем мониторинга и управления текущим состоянием локомотива позволяет по-новому расставить приоритеты в организации ППР локомотивов. Во главе угла, безусловно, продолжают оставаться критерии безопасности и надёжности. А экономический критерий



Фото: Павел Гришин

реализуется уже с учётом текущего реального технического состояния локомотива.

Анализ собираемых в режиме реального времени данных о техническом состоянии узлов и деталей, диагностирование и прогнозирование надёжной работы дают возможность оптимизировать ППР с учётом индивидуальных параметров локомотива. Специалист при проведении плановой диагностики на основании данных, обрабатываемых электронными устройствами, получает возможность принять решение о замене узла с критическими уровнями диагностических параметров и тем самым предотвратить отказ локомотива в поезде либо принять решение об уменьшении или исключении операции по обслуживанию и ремонту, если диагностические параметры в норме. Таким образом, увеличивается время полезной эксплуатационной работы (межремонтный пробег) узла и минимизируются объёмы и сроки ремонта.

Примером практического внедрения ППР, но уже с учётом технического состояния может служить эксперимент, реализуемый Дирекцией по ремонту тягового подвижного состава совместно с ОАО «НИИТКД» (г. Омск), на базе депо Москва и Карасук Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава. Его суть в следующем. На станции реостатных испытаний «Кипарис» производится настройка дизель-генераторной

установки в соответствии с фактическими характеристиками. Система учёта расхода топлива и контроля параметров работы дизель-генераторной установки «АГК Борт» накапливает информацию о работе тепловоза, согласно которой выявляются факты нарушения машинистами режимов работы тепловоза, предотказные состояния, выход характеристик ДТГУ за допускаемые значения. И на плановом ремонте локомотива принимаются превентивные меры одно-

го 55). Сократилось число нарушений режимов эксплуатации в 3 раза (с 243 до 85).

За время эксперимента в 2011 году характеристики тепловозов из рабочей группы были введены в допуски и поддерживались в них за счёт регулярного диагностирования. В рабочей группе тепловозов был зафиксирован только один отказ, столько же было и у контрольной группы. То есть при одинарной надёжности удалось снизить расходы на обслуживание. За 2011 год сэкономлено

Технический прогресс позволяет по-новому

рассставлять приоритеты в организации ремонта

временно с корректировкой нормативных объёмов технического обслуживания и ремонта. В результате возрастает надёжность тепловоза, повышается мощность локомотива, сокращается удельный расход топлива. Статистика говорит о том, что за несколько лет удалось не только поднять надёжность локомотивов в эксплуатации, но и значительно сократить расходы на их обслуживание.

Число отказов турбокомпрессора в период с 2008 по 2011 год уменьшено в 5,5 раза (с 11 до 2), тягового электродвигателя – в 3 раза (с 10 до 3), случаи течи воды или масла цилиндровой крышки – в 3 раза (с 159

до 55). Дополнительный эффект в 2012 году будет получен от сокращения объёма работ на ТО-3 и ТР-2.

Означает ли всё это отмену ППР? Безусловно, нет. Но использовать достижения науки и техники для экономии средств компании без ущерба для безопасности движения необходимо.

И, конечно же, поэтому редакция газеты «Гудок», публикую мнения работников локомотивного комплекса об абстрактной перспективе радикальных изменений, настраивает нас на позитивное и конструктивное обсуждение эволюционного развития ППР локомотивов с учётом их технического состояния.

УПРАВЛЕНИЕ

Видеть деловые качества

К сотрудникам необходим индивидуальный подход



Фото: Юлия Кузнецова

Оксана
Архангельская,
старший
преподаватель
Российской
академии
путей сообщения

Когда Центральная дирекция по ремонту пути станет дочерним обществом, это непременно скажется на требованиях к руководителям на местах. Путейцы ставят на первый план обучение и повышение квалификации.

Уделяется большое внимание и молодёжи, и руководителям младшего и среднего звена. Однако если говорить об эффективной работе, уже на этапе подготовки перспективного руководителя нужно замечать профессиональные личностные качества, которые станут особенно необходимы для успешного управления коллективом.

В скором времени зарплата путейцев будет зависеть от того, насколько они смогут быть конкурентоспособными

ции, если хотят эффективно работать и расти по карьерной лестнице, должны постоянно владеть информацией обо всех структурных изменениях, которые происходят.

Важно следовать корпоративной культуре: той, которая формируется и в компании в целом, и в дирекции в частности.

В скором времени зарплата путейцев будет зависеть от того, насколько они смогут быть конкурентоспособными.

как сумеют применять свои знания и умения на практике. Придётся научиться работать в конкурентной среде. Сложные времена уходят. Теперь очень важно проявлять лидерские качества, нужно выявлять и поощрять инициативу. Мы привыкли, что лучшая мотивация – разборы, выговоры и так далее. Но очень важно не только наказывать, но и поощрять. Даже тогда, когда задача выполняется на минимальном уровне.

Важно научиться находить нестандартные решения.

Нужно обладать методикой индивидуального подхода к сотрудникам, видеть качества, даже нераскрытие. Многие, наверное, сталкивались с неприметными людьми, которые вроде бы в штате присутствуют, но ничего не делают, себя не проявляют. Если руководитель чуткий, то он переведёт человека на другую должность, где его таланты могут раскрыться. От умения выявлять способности зависит успех руководителя.

РЕФОРМА

Родной «Путеец»

Передавая поезд, нельзя забывать об их персонале

Комплексы «Путеец» собираются передать в моторвагонные депо. Поменяется дирекция – поменяются и те, кто обслуживает поезд.

«Путеец» – это отслуживший свой срок электропоезд, переоборудованный под нужды путевых бригад, которые выезжают на продолжительные «окна».

Наш поезд приписан к Варгашинской дистанции пути, а обслуживается в депо Курган. Получили мы его четыре года назад.

Но тогда он ещё не стоял на балансе и был вроде бы как неродным для путевой дистанции. Летом его обслуживали локомотивные бригады нашего депо по графику, а зимой он оказался без хозяина. Тогда мне и предложили взять этот комплекс под свою ответственность, дали право скомплектовать для него постоянные бригады. Я машинист грузового движения, а тут – «Путеец». Но подумал и согласился. Договора на ремонт в депо тогда ещё не было. Латать и править пришло самому. Коллеги-машинисты смеялись: «Что ты на морозе под «Путеецем» лежишь? Возвращайся назад, в тёплую капсулу электровоза».

Но затем права на «Путеца» в Варгашинской дистанции пути были узаконены. Подобрались локомотивные бригады и проводницы. Комплекс выполнил свою миссию без сбоев. На следующий год мы его снова отремонтировали. На этот раз капитально. С помощью пескоструя сняли бессчёточное количество слоёв краски, загрунтовали, покрасили. Переделали обе кабины. Отмыли и отчистили все вагоны, постелили линолеум.

Поезд стал как новый. Проводницы навели уют, чтобы путейцы чувствовали себя как



Фото: Юлия Кузнецова

Коллектив сделал «Путеец» домом на колёсах

дома. В поезде – горячая вода, работают душевые кабинки. На кухне всё блестит, на стенах – картины. Даже библиотека своя есть.

Путейцы полюбили наш поезд. С ремонтниками тоже отношения налажены. Вот уже третий год комплекс безотказно действует и регулярно выходит в рейс. Техническая часть работает как часы. Ведь всякая машина чувствует любовь к себе. Такой мы создали комплекс. К нам со опытом с других дорог приезжали. Но будут ли другие люди так же, с любовью, относиться к нашему «Путецу», в котором мы души не чаем? Ведь как часто случается, тот, кто приходит на готовое, не берётся сделанное другими. Есть такие примеры, когда бесхозный комплекс отставался в запас. «Путеец» не приносит дохода, но ведь он служит людям.

Владимир Стародубцев,

машинист эксплуатационного

локомотивного депо Курган

Вопрос дня

Какой техники вам не хватает для работы?

Александр Сенцов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Воронеж-Курский:

– Самой по себе техники для работы хватает. А вот кондиционеров в кабинах грузовых локомотивов почти нет, в пассажирских примерно половина работает. Хорошо, что в новых машинах они изначально установлены.

Было бы также неплохо установить микроволновки для подогрева пищи.

Мария Сафонова, дежурный помощник начальника вокзала Ростов-Главный:

– В работе дежурного по вокзалу в основном используется различная оргтехника – компьютеры, ксероксы, факсы, телефоны и так далее. На моём рабочем столе всё это есть. Поэтому можно сказать, что всёней необходимой техникой я обеспечена.

Дмитрий Ратушный, начальник станции Никель:

– Нам не хватает устройства зарядки опробования тормозов, которое должно использоваться при обработке поездов перед отправлением. Оно у нас было, но морально устарело. Последние годы осмотрщики вагонов вынуждены полное опробование тормозов проводить по локомотиву, а не от стационарной установки. Из-за этого поезда и выводные локомотивы перепротягивают по 30–40 минут.

Но сейчас устанавливается это устройство, и в сентябре-октябре оно будет пущено в эксплуатацию.

Есть ещё одна большая проблема: два маневровых района эстакадного парка, где подготавливаются вагоны под погрузку ОАО «Орскнефтегорсингтез», не имеют централизации. Не хватает нам и оргтехники, особенно принтеров. Они постоянно приходят в негодность, притом что используются круглогодично.

Сергей Баринов, главный механик локомотивного ремонтного депо Горький-Центральный:

– С точки зрения отдела главного механика, в нашем депо необходим многоцелевой колёсный экскаватор. Его универсальность позволила бы сэкономить материалы и рабочее время. Такой экскаватор может зимой убирать снег, а в остальное время работать на ремонтных раскопках коммуникаций или уборке территории. Эта машина обладает смешанными комплектующими, которые меняются на месте в зависимости от вида работ.

Сергей Рыжонков, старший электромеханик резервного поста электрической централизации дистанции сигнализации, централизации и блокировки станции им. Максима Горького:

– Жалоб на отсутствие техники нет. Недавно поступили новые приборы для диагностики повреждения рельсовых цепей. Да и качество современных приборов хорошее, они не горят, как раньше. Например, те, что используют в полевых условиях, выполнены в металле, у них высокая прочность. Нужную технику находим по Интернету. Например, заказали рефлектометр РИ-10М. Он маленький, энергомощный, работает от батареек, удобен в поле. Его предшественник был громоздким, к тому же приходилось носить с собой аккумулятор.

Приспособления, которых не хватает, делаем сами. Вот, например, поворотный стол для ремонта электроприводов.

Андрей Беляев, дорожный мастер Волгодской дистанции пути:

– Не хватает средств малой механизации. В первую очередь шпалоподбоец, бензиновых гайковёртов. Без них монтёрам приходится работать вручную, что тяжелое, да и меньший объём работ удаётся выполнить.

А ещё не хватает домкратов. Нужны хотя бы ремкомплекты к ним, чтобы вышедшие из строя подолгу не простоявали без дела.

И электростанции, питающие шпалоподбоец, очень часто выходит из строя. К ним тоже нужны комплектующие, например разветвители.

Технику нам обещают. Но обещанного, как известно, три года ждут.

Виктор Рыженков, мастер участка ремонта редукторно-карданных приводов вагонного пассажирского депо Владивосток:

– Хотелось, чтобы нам поставили пресс для распрессовки карданных валов заводского изготовления. А то мы распрессовываем карданы кустарным методом. Для нас это очень злободневный вопрос, поскольку данное оборудование – важное звено в наше техногическом процессе.

Заявку мы подали, вопрос рассматривается в техотделе. В финансовом плане такой пресс, наверное, недорогой, но мы замкнуты на Федеральную пассажирскую компанию, и все поставки идут централизованно.

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

История

Локомотив в ягоднике

СОБРАВШИЙ РЕДКУЮ ЭКСПОЗИЦИЮ ВЕТЕРАН МОЖЕТ ПОРАЗИТЬ ДАЖЕ ИСКУШЁННОГО КРАЕВЕДА



Повоевав в пехоте и авиации, отдав своему предприятию 35 лет, ветеран локомотивного депо Дальневосточное (станция Хабаровск-2) Юрий Ласьков 21 год занимается музыкальным делом.

Юрий Михайлович как педантичный музейщик любит точность в изложении исторических фактов.

— Вот какой год основания нашего локомотивного депо? — встречает меня вопросом ветеран.

— 1936-й, — отвечаю, вспоминая цифры, выбитые на памятной стеле перед депо.

— Это не совсем верно. Первый поезд пришёл в Хабаровск из Владивостока 1 сентября 1897 года. И, естественно, к тому времени здесь уже была база для обслуживания паровозов. На том месте, где сейчас один из корпусов пассажирского вагонного депо станции Хабаровск-1, разместилось оборотное депо.

Именно историей создания Уссурийской железной дороги в конце XIX века открывается экспозиция.

— Мы привыкли говорить: ударные коммунистические, комсомольские стройки. А что, деды наши хуже строили? Мост через реку Хор длиной 342 м возвели всего за четыре месяца в том же 1897 году. А какого качества работ добивались!

— Хотя, — продолжает он, — строительство дорог на Дальнем Востоке давалось большим трудом. Рельсы судами отправляли из Одессы. Путь лежал вокруг Африки, через Индийский океан. По три месяца корабли шли до Владивостокского порта. И паровозы везли морем. Во Владивостоке их собирали, и до Хабаровска они шли своим ходом.

Со временем железнодорожный узел на Хабаровске-1 разросся, уже теснила его городская застройка. Требовалась перенос предпринятия с дальнейшим развитием узловой сортировочной станции. Хабаровск-2 — участник на городской окраине и фактически на болоте. Осушали территорию, возводили насыпь, укладывали шпалы и рельсы: если в 1938-м протяжённость станционных путей составляла всего около 28 км, то через два года — 132 км. Строилась мощнейшая на Дальневосточной дороге механизированная горка. Вообще, Хабаровску-2 суждено было стать во многом первым, например, именно здесь впервые на ДВЖД до войны внедрили парковую громкоговорящую связь.

Заметным предприятием узла стало паровозное депо, обслуживавшее сначала участки Хабаровск-Вяземский и Хабаровск-Ин. Появились новые корпуса цехов, рос локомотивный парк.

— Ширись кривоносовское движение. Поднимался среднесуточный пробег паровоза, вес поезда. Наши локомотивщики



Этот железнодорожный раритет объехал всю Россию

участвовали в эстафетных поездах, которые шли до самой Москвы. То есть паровоз в этой поездке не менялся, пополняли только запасы воды и угля. Локомотивные бригады, живущие в одном из вагонов поезда, периодически сменяли друг друга в пути следования, — рассказывает ветеран.

Соревнования мирных пятилеток прервали Великая Отечественная. В первые дни войны сломотивное депо Хабаровск-2 на фронте ушли 157 человек. 132 из них были в аварию стрелком-радистом. Нужны были

— Погибло немало машинистов нашего депо. В Хабаровске формировались военные колонны, которые вплоть до Берлина водили эшелоны с танками, орудиями, а обратно везли раненых, покорёженную технику — на восстановление или переплавку. Ведь поезда, попав под бомбёжку, были уязвимы — ни влево, ни вправо не свернёшь.

Военным годинам отведена большая часть музея.

— Я её создавал так, как сам прочувствовал это время на себе, — признаётся Юрий Ласьков.

В 1941-м ему было 17 лет. Просился добровольцем, но послали на тепловозостроительный завод в его родной Коломене. На нём в годы войны ремонтировали танки, строили бронепоезда, делали боеприпасы. Интересно, что завод немцы не бомбили. Хотя вокруг то и дело рвались бомбы. Видимо, не входило в планы его уничтожить, может быть, потому, что знали, что до революции предприятие принадлежало инженерам немецкого происхождения — братьям Струве.

Через три месяца часть завода эвакуировали на Урал.

— Ещё крышу в цехах не доделали, а уже подключили для работы оборудование. Ведь фронт не ждал. Приходилось осваивать разные станки, это потом мне сильно пригодилось. С завода не уходили, спали в цеху в красном уголке.

Но в 1942-м Ласькова призывают в пехоту. Через год при форсировании реки Тетерев, правого притока Днепра, он получает ранение. Госпиталь, затем опять на фронт. Только на этот раз берут его после курсов в авиацию стрелком-радистом. Нужны были

гусь 1945-го, которую на Западе называют «Маньчжурская буря», конец Второй мировой войны стал намного ближе.

Старшему сержанту Ласькову выпало освобождать Китай. Хорошо помнит, как входили в Харбин. Тогда это был почти русский город — с православными церквями, улицами Пушкина, Гоголя...

— Кстати, — рассказывает фронтовик, — в послевоенное время ДВЖД активно помогала китайским товарищам. Наше депо отправляло им оборудование и инструменты, которые сами делали, имелась своя кузница. И делегации из КНР неоднократно

Сработали на совесть, паровоз дошёл до Москвы,

нигде не ремонтируясь по дороге

толковые ребята, знающие технику. Юрий как раз оказался из таких. Попал он на один из американских бомбардировщиков B-25, поступивших тогда от союзников.

— Эти самолёты хорошо показали себя как боевая авиация дальнего действия. B-25 имел отличное навигационное радиооборудование, значительную бомбовую нагрузку, серьёзное оборонительное вооружение — семь огневых точек. Использовался бомбардировщик и для разведки.

В 1944 году экипаж вместе с Ласьковым перебросили на Дальний Восток. СССР уже начал готовиться к войне с японскими войсками, сосредоточенными у восточных границ.

— Американцы планировали воевать с Японией до 1947 года, настолько хорошо у неё была подготовлена армия. Но благодаря молниеносной операции наших войск в ав-

приезжали к нам за опытом. Вот на этой фотографии один из таких визитов, — показывает он.

В локомотивное депо Хабаровск-2 Юрий Ласьков пришёл в 1950-м, после демобилизации, решив остаться на Дальнем Востоке. Работал слесарем, токарем, мастером электроаппаратного цеха, возглавлял профсоюз. А с выходом на пенсию в 1985 году начал осуществлять давнюю мечту — организовал музей истории родного предприятия. Благо в этом начинании поддерживало его руководство депо и железной дороги.

Сам Юрий Михайлович старался всё делать с профессиональным подходом: качественно подобрать материал, грамотно распределить его по тематике, со вкусом оформить выставочные стенды. В своё время музей посетил министр путей сообщения РФ Николай Аксёнов, призвавший ве-

терану, что подобного от Урала до Тихого океана на сети не встречал.

Немаловажно, что в экспозиции не только отражены ключевые вехи развития предприятия — выполнение планов советских пятилеток, переход на тепловозную, затем электровозную тягу, удлинение плеч обслуживания. Часть ретроспективы посвящена собственно работникам депо. На множестве фотографий не одно поколение хабаровских локомотивщиков. Про героев и тружеников Юрий Михайлович готов рассказывать долго, память его удивительным образом сохранила мельчайшие биографические подробности.

— Как удалось собрать такую коллекцию?

— Где-то сам фотографировал, увлекался фотосъёмкой. И люди приносили. Ходил по школам, приглашал ребят в музей, показывал, рассказывал о депо. Кто-то говорит, вот это мой дедушка на фотографии. А другой — мой тоже работал в депо, но его здесь нет. И через день несёт фото из семейного альбома. При депо была фотомастерская, мы восстанавливали старые снимки, делали для музея репродукции, оригинал возвращали хозяину.

Рассказывая о депо, Юрий Михайлович нет-нет да выдаст какой-нибудь редкостный случай из дней минувших, вызывающий неподдельный интерес и у искушённого краеведа. Вот, например, показывает он, памятная доска о том, что в 1959 году в депо Хабаровск-2 восстановили легендарный паровоз Ов7024. Тот самый, который был отремонтирован в первый коммунистический субботник в апреле 1919 года. Сейчас это памятник, установленный в локомотивном депо Москва-сортировочная. Ведь именно его работники выступили инициаторами первого субботника.

— Этот локомотив ушёл на Гражданскую, помогал красноармейцам воевать в Сибири против чекистов. Уже на Дальнем Востоке его следы затерялись. Но в конце 1950-х заброшенный в тайге близ Оборского леспромхоза паровоз обнаружили ягодники. Был отправлен восстановительный поезд, вытащили локомотив из леса, привезли в наше депо, — говорит Ласьков. — Как раз в 1959-м в стране решили возобновить субботники. А тут такой вонзик символ, как не восстановить локомотивы было. В общем, сработали на совесть, паровоз дошёл до Москвы, нигде не ремонтируясь по дороге. Естественно, в сёло было организовано на самом высоком уровне, встречали локомотив представители ЦК и Политбюро.

Несколько лет назад Юрий Михайлович передал музейное дело, всё-таки ему далеко за восемьдесят. Но о своём увлечении не забывает. Проводит экскурсии. И не только в своём депо, сотрудничает с Хабаровским краеведческим музеем. Его интересы широки — это и история освоения Дальнего Востока, и памятные места Хабаровска. А особенно готов поделиться ветеран знаниями с молодым поколением.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

БЛАГОДАРНОСТЬ

Спасибо за заботу

Хочу поблагодарить персонал поезда № 116 Придacha — Санкт-Петербург за внимательное и доброжеречное отношение к пассажирам. Если бы не их профессионализм и человечность, поездка для нас с мужем могла бы закончиться трагедией.

В Северную столицу поезд должен был отбывать в 11 часов утра. Мы опоздывали и из-за этого сильно волновались. Понимая, что уже никак не успеваем доехать до нашего вагона, решили остановиться у одиннадцатого, надеясь на понимание и сочувствие проводников. И наши надежды оправдались. Марина Золотовская и Людмила Макарова нам помогли подняться и занести вещи.

Внезапно у мужа стало плохо с сердцем. Помощь требовалась оказывать как можно быстрее. Проводники не растерялись и сделали всё, что было в их силах. Благодаря их сноровке и сообразительности состояние супруга улучшилось. Убедившись, что с ним всё в порядке, Марина и Людмила провели нас до седьмого вагона, в котором мы и должны были ехать, помогли перенести вещи. Но и доставив нас туда, женщины не бросили нас на произвол судьбы, они попросили проводников вагона уделить мужу особое внимание.

Светлана Горковенко и Елена Двоеглазова со всей ответственностью подошли к этому и не спускали с него глаз, отслеживая малейшее изменение в самочувствии. На каждой остановке они спрашивали, есть ли необходимость вызвать врача, и были готовы по первой просьбе послать за ним. Не представляю, как им удалось ещё и исполнять свои основные обязанности, но делали они это безупречно. Спасибо им за заботу и доброту.

ВАЛЕНТИНА ЕЛЬШИНА
Мурманск

ВАШЕ ПРАВО

Без согласия не пошлют

ДЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ В СЛУЖЕБНЫЕ КОМАНДИРОВКИ ИМЕЮТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ



— Могут ли меня оправить в командировку, если ребёнку нет года?

ЛЮДМИЛА ЗАЙЧЕНКО

— Трудовой кодекс РФ установил ограничения для направления в служебные командировки отдельных категорий работников. В их числе женщины, имеющие детей в возрасте до трёх лет, о том, что она может отказаться от командировки. Работница должна поставить свою подпись под этим документом.

Законодательство не содержит запрета на направление в командировку, но даёт право на отказ. В случае невозможности выезда рекомендуем составить письменное заявление на имя руководителя, где следует указать причину отказа. Он обязан рассмотреть заявление и дать ответ.

У работающей мамы с маленьким ребёнком есть право отказаться от командировки

— Трудовой кодекс РФ установил ограничения для направления в служебные командировки отдельных категорий работников. В их числе женщины, имеющие детей в возрасте до трёх лет, о том, что она может отказаться от командировки. Работница должна поставить свою подпись под этим документом.

Законодательство не содержит запрета на направление в командировку, но даёт право на отказ. В случае невозможности выезда рекомендуем составить письменное заявление на имя руководителя, где следует указать причину отказа. Он обязан рассмотреть заявление и дать ответ.

ЯКОВ КУПРЕЕВ,
главный правовой инспектор труда
Роспотребнадзора

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Доплата по факторам

ЗА РАБОТУ ВО ВРЕДНЫХ УСЛОВИЯХ ТРУДА ПОЛАГАЕТСЯ НАДПЛАТКА, НО НЕ ВСЕМ

— Работаю помощником машиниста в депо Буй Северной дороги. С апреля этого года машинисты нашего депо получают доплату за вредность, а помощников забыли включить в списки. Почему так произошло, ведь мы работаем в одной кабине и вредность у нас одинаковая?

ЮРИЙ БОЙКО

— Уважаемый Юрий Николаевич! Доплаты к тарифной ставке в размере 4% работникам локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Буй, занятым на работах с вредными и опасными условиями труда, установлены на основании результатов аттестации рабочих мест по условиям труда, проведённой в 2011 году (распоряжение президента ОАО «РЖД» от 26 марта 2012 года № 571 р).

Согласно результатам аттестации к вредным (класс 3) отнесены условия труда на рабочих местах машинистов пассажирского и пригородного движения по факторам «напряжённость труда», «общая напряжённость труда», машинистов в остальных видах движения — по факторам «напряжённость труда», «локальная вибрация», помощников машинистов пассажирского и пригородного

движения — по фактору «общая вибрация».

Условия труда помощников машинистов в остальных видах движения отнесены к допустимым (класс 2), поскольку имеющихся вредных производственных факторов (шум, общая вибрация) на локомотивах приписки эксплуатационного локомотивного депо Буй не превышают предельно допустимых значений.

Оценка по фактору «напряжённость труда» соответствует классу 2 (допустимые), фактор «локальная вибрация» на рабочих местах помощников машинистов отсутствует. Со

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

6 августа 2012 года

понедельник

№ 136 (25097)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный теннис, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-



До «золота» в Лондоне Мария Шарапова не дотянулась

инства в семиборье вполне могла оказаться и в руках Татьяны Черновой, которую после завершения последней дисциплины семиборь – забега на 800 м (в нём была дисквалифицирована немка Лили Шварцкопф) – объявили серебряным призёром Олимпиады. Но затем немецкая делегация подала протест и судьи его удовлетворили, вернув баллы спортсменке. В итоге «серебро» досталось Шварцкопф, «бронза» – Татьяне Черновой.

По ходу турнира по бадминтону за неспортивное поведение – игру в поддавки – дисквалификации подверглись четыре пары из Южной Кореи и Китая. Благодаря этому в четвертьфинале вышли россиянки Валерия Сорокина и Нина Вислова. И они своего шанса не упустили, переиграв в матче за «бронзу» канадок Алекс Брюс и Мишель Ли – 21:9, 21:10. Отметим, что наши девушки завоевали первую олимпийскую награду в истории российского бадминтона.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

ФУТБОЛ

Тяжёлый выезд

В матче 3-го тура чемпионата России по футболу московский «Локомотив» уступил на выезде «Краснодару» – 1:3. К этой встрече «Локо» подошёл одним из лидеров. После двух туров у железнодорожников наряду с «Зенитом» и «Спартаком» было по шесть очков. Но если «Зенит» победную поступь продолжил, одолев ЦСКА – 3:1 (два гола и заработанный пенальти на свой счёт записал ветеран Сергей Семак), то «Локо» свой матч проиграл.

Впрочем, начало встречи для подопечных Славена Билича сложилось успешно. «Локомотив» уже в первой половине первого тайма вышел вперёд. Ошибкой обороны краснодарцев воспользовался Фелипе Кайседо. Но этот гол хозяев не сполнил.

Как только начался второй тайм, мяч в свои ворота срезал Роман Павлюченко. Сравнив счёт, «Краснодар» не остановился. Хозяева завладели инициативой и почти сразу вышли вперёд – пенальти, назначенный за нарушение Тараса Бурлака против Юрия Мовсисяна чётко реализовал Жоаинью.

Ну а за десять минут до конца матча отличился и сам Мовсисян – с его точным и классным ударом юный голкипер «Локо» Мирслав Лобанцев спрятался не смог.

– Поначалу игра складывалась для нас хорошо, – рассказал главный тренер «Локомотива» Славен Билич. – Но, забив гол, наши футболисты успокоились и в итоге поплатились за это. При этом мы не реализовали много опасных моментов – шансов сравнять счёт после второго пропущенного мяча у нас были.

Что касается других матчей, то неожиданный разгром «Тереку» устроила «Алания», забившая в ворота соперников пять безответных мячей. Первую победу одержала саранская «Мордовия». Дебютанты премьер-лиги разгромили «Ростов» – 3:0.

МАТВЕЙ ВОЛОДИН

ГУДОК

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Юридический коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропекл. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малошина
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и/o. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (илюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Совет главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда Марина Малошина

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Юридический коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропекл. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малошина

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и/o. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (илюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Совет главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда Марина Малошина

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Юридический коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропекл. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный теннис, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный теннис, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный теннис, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный тENNIS, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный тENNIS, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный тENNIS, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся штангист Александр Иванов. Медаль этого же досто-

ОЛИМПИАДА

Дефицит побед

Больше недели делятся Игры в Лондоне, но на счету сборной России золотых медалей крайне мало. Зато наград другого достоинства хватает.

Перед началом Игр знаменосец нашей команды теннисистка Мария Шарапова не скрывала своей мечты завоевать олимпийское «золото». И была близка к этому, дошла до финала. Но в решающем матче личного турнира Шарапова уступила американке Сереине Уильямс – 0:6, 1:6. Впрочем, «серебро», завоёванное Марией, всё-таки дорого стоит, ведь младшая из сестёр Уильямс показала в Лондоне идеальный тENNIS, противостоять которому было практически невозможно. «Серебром», метнув диск на 67,56 м, отмечалась и Дарья Пиццальникова. «Сложно сказать, почему я не стала олимпийской чемпионкой, – призналась дискоболка. Возможно, меня подвели эмоции, а также травма ноги и ветер... Но в любом случае я боролась до конца».

На вторую ступеньку пьедестала в весовой категории до 94 кг поднялся ш