



## В ПРИОРИТЕТЕ — ОХРАНА ТРУДА



Трудовые будни осмотрщиков станции Смоляниново



В таких условиях работают осмотрщики ПОТ Облучье

**Никакая производственная необходимость не должна идти вразрез с требованиями охраны труда и ставить результаты работы компании выше здоровья и жизни человека — таковым был и будет один из основополагающих принципов политики ОАО «РЖД».**

Однако не всегда этот постулат неукоснительно соблюдается на местах. Так, рискуя здоровьем и жизнью в результате необдуманных решений, осмотрщики-ремонтники вагонов на станциях Облучье и Смоляниново вынуждены работать с серьезными нарушениями охраны труда.

В 2016 году в Дальневосточной дирекции инфраструктуры было принято решение провести оптимизацию численности работников эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 на станции Облучье. Один из важнейших ПТО (пункт технического осмотра) на Дальневосточной железной дороге, который сегодня в сутки пропускает немногим менее 90 пар поездов, был переведён в разряд обыкновенного ПОТ (пункт опробования тормозов). Простая перестановка букв в аббревиатуре привела к сокращению части осмотрщиков, а вместе с ними и всех облученских операторов, отвечавших за централизованное ограждение поездов.

Видимо, в понимании принимавших решение отсутствуют незыблемые основы осуществления любых технологических процессов на железнодорожном транспорте, а именно: обеспечение безопасности движения поездов и безопасности труда участников процессов.

А между тем документ, регламентирующий политику ОАО «РЖД» в области охраны труда, должен быть в числе настольных у каждого уважающего себя и свой коллектив руководителя. Данный документ, принятый на заседании правления ОАО «РЖД», провозглашает приоритетность сохранения и защиты жизни и здоровья работников в процессе производственной деятельности, максимальную минимизацию рисков возникновения несчастных случаев на производстве. Политика основана на внедрении прогрессивных и безопасных технических средств, оборудования и технологических процессов, средств механизации и автоматизации, направленных на вывод работников из опасных зон, устранение ручного труда, обеспечение соответствия деятельности в области охраны труда современному уровню развития науки и техники.

В отношении вагонников станции Облучье было принято одностороннее решение, которое привело к регрессу в плане охраны труда. Парадокс в том, что пути железнодорожной станции Облучье оборудованы комплексом устройств дистанционного ограждения, осуществляемого простым нажатием кнопки. Вагонникам же в рамках сокращённого опробования тормозов предлагается самостоятельно

позаботиться о своей безопасности. Как? Используя красный щит, переносимый вагонником вручную. Притом что после оптимизации в смене вместо 14 человек осталось 9. Вот такой технический прогресс, усложняющий работу!

В 2017 году была разработана инструкция №79 «О порядке ограждения состава, группы вагонов на ПТО станции Облучье», утверждённая заместителем начальника ДВЖД по Хабаровскому территориальному управлению. Она предусматривает возложение обязанностей по ограждению составов поездов и групп вагонов на дежурный аппарат работников железнодорожной станции Облучье — маневрового диспетчера и дежурного по железнодорожной станции. При этом документ не был согласован с руководством Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций и Дирекции управления движением. К тому же в части централизованного ограждения проходящих поездов, на которых необходимо проводить сокращённое опробование тормозов, инструкцию движеньцы не выполняют, ссылаясь на крайнюю загруженность. Своей работы — хоть отбавляй, а тут ещё за чужие ошибки отвечать заставляют! Ведь под оптимизацией на ПТО Облучье движеньцы не подписывались.

Председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Олег Готовченко озвучил давно назревшую облученскую проблему, которая по непонятной причине до сих пор не может разрешиться.

(Продолжение на стр. 4)

### | В НОМЕРЕ |

#### С людьми надо разговаривать

Приказом ОАО «РЖД» за значительный вклад в решение вопросов социально-экономической защиты железнодорожников и членов их семей и в связи с 115-летием со дня образования РОСПРОФЖЕЛ знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 30 лет» награждён председатель ППО Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Долганов.

Стр. 2

#### Интеллектуальный ринг для профактива

Интересную форму работы с профсоюзным активом и молодёжью применил ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, проведя 25 ноября первый интеллектуальный онлайн-турнир «PROF-Пинг».

Стр. 3

#### Вместо обеда — «селектор»

Труд на железной дороге — это не только работа с документами, с людьми, в цехе или на линии. К сожалению, ответственным лицам приходится тратить много времени на селекторные совещания. И ладно бы, если бы они проходили исключительно в рабочее время (хотя и в этом случае необходимо нормирование). А если «видеоселекторы» занимают перерыв на обед или законный выходной день?

Стр. 5



# С ЛЮДЬМИ НАДО РАЗГОВАРИВАТЬ

Приказом ОАО «РЖД» за значительный вклад в решение вопросов социально-экономической защиты железнодорожников и членов их семей и в связи с 115-летием со дня образования РОСПРОФЖЕЛ знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 30 лет» награждён председатель ППО Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Долганов.

В общей сложности Владимир Егорович работает на железнодорожном транспорте уже 34 года. А членом профсоюза стал ещё в Уссурийском железнодорожном техникуме, куда поступил за компанию со своим лучшим другом.

После окончания техникума Владимир Долганов работал в вагонном депо Уссурийск слесарем, бригадиром. Спустя полтора года, прислушавшись к совету своего комсомольского вожака, поступил на очное обучение в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта.

С дипломом инженера-механика в 1987 году Владимир Долганов пришёл в вагонное депо Уссурийск, которое возглавил в 1998 году.

Перспективного руководителя заметили. И с 2000 года он занимал должности начальника службы вагонного хозяйства ДВЖД, заместителя начальника пассажирской службы дороги, в течение 7 лет руководил Дальневосточной региональной дирекцией железнодорожных вокзалов.

— Я из тех людей, которые, однажды выбрав себе профессиональную стезю, остаются ей верны в течение всей жизни, — говорит Владимир Долганов. — Моей судьбой стала железная дорога.

В 2015 году Владимир Егорович стал членом профсоюзного комитета «первички» Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, а в 2017 году был избран председателем ППО дирекции.

Первое время на выборной должности Владимир Долганов продолжал смотреть на всё глазами руководителя.

— Пришлось перестраиваться психологически, вникать в суть новой деятельности, параллельно проходя профсоюзное обучение, — вспоминает Владимир Егорович. — Большую помощь в этом оказали специалисты аппарата ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, председатель ДОРПРОФЖЕЛ Виталий Ильич Бабий и председатель ППО ДЖВ Наталия Валерьевна Калужская, коллектив дирекции. В роли председателя «первички» я увидел работу железной дороги с новой стороны. Формировал взаимоотношения со своим коллективом уже в качестве председателя ППО. Выстроил повседневную работу с учётом специфики вокзального комплекса. 22 вокзала дирекции разбросаны по всей Дальневосточной железной дороге на больших расстояниях — от Хасана до Нерюнгри, от Архры до Ванино.

В прошлом году в дирекции был организован спортивный клуб, составлен план работы, но до прихода пандемии удалось провести только турнир по шахматам и настольному теннису. Владимир Егорович возлагает большие надежды на клуб. Задумано многое, осталось только реализовать.

Позитивный момент этого непростого года — оздоровление работников.

— Удалось освоить все путёвки на санаторно-курортное лечение и отдых на Черноморское побережье, в «Белокуруху». Отказов от поездок не было, поэтому несмотря на пандемию программу оздоровления мы выполнили.

Владимир Долганов отмечает, что проблемные вопросы, которые приходится решать чаще остальных, касаются нюансов общения и взаимодействия руководства и работников.

— Для руководителя главное — достижение поставленной цели. А каков будет к этому путь — дело второе. И способы достижения результата не всегда учитывают интересы работников. Такой подход — не лучший вариант. Поэтому работники часто обращаются ко мне по поводу привлечения к дисциплинарной ответственности. В решении проблемных вопросов без соопартнёрства, конструктивного диалога с руководством не обойтись. Поэтому я выстраиваю хорошие отношения с современным руководителем дирекции



В этом году Владимир Долганов (справа) был награждён Благодарностью председателя ДОРПРОФЖЕЛ (слева — председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александр Наговицын)

Алексеем Викторовичем Хроменковым. Он правильно всё воспринимает, и мы такие случаи не доводим до открытых конфликтов.

Сегодня в дирекции профсоюзное членство достигает 98,2%. А всего три года назад оно не превышало 84%.

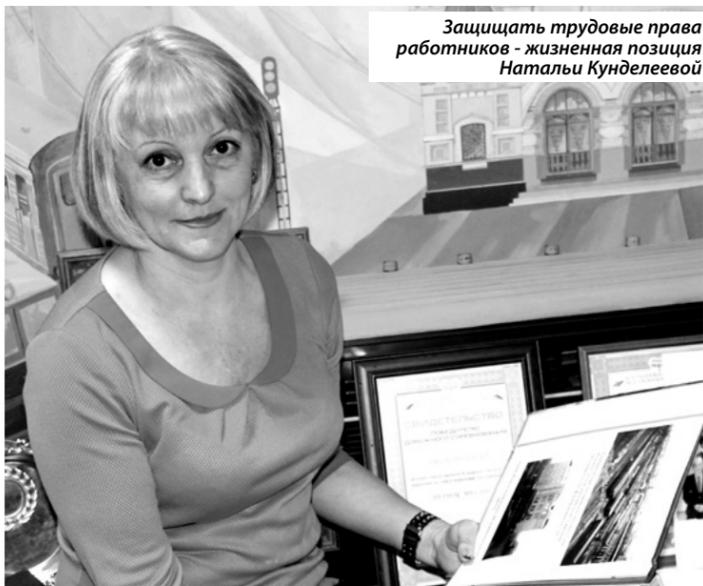
— С людьми надо разговаривать, — уверен Владимир Егорович. — Личные встречи с коллективами всегда давали положительный результат. Я рассказывал людям о работе профсоюза, стараясь искоренить примитивные представления о нём. Доказывал, что профсоюз, в первую очередь, — защитник прав и интересов работника, а основная заслуга профсоюза — коллективный договор. Далеко не все знают и понимают, что это результат работы именно РОСПРОФЖЕЛ. Самостоятельно работодатель никогда не пошёл бы на такие колоссальные расходы на выполнение колдоговора, который даёт работникам множество льгот и гарантий. Конечно, сейчас пандемия коронавирусной инфекции повлияла на работу в этом плане. Полноценного общения с членами профсоюза пока не получается. В условиях

пандемии изменилась работа не только у меня, но и у всего коллектива. Удалённая работа обладает как плюсами, так и минусами. Она размывает понятие рабочего времени и рабочих дней. На «удалёнке» человек имеет доступ к рабочему месту в течение 24 часов. К тому же негативно сказывается то, что руководство дирекции находится в Москве. Когда мы заканчиваем работать, они только начинают ставить задачи. Для многих руководителей это не очень удобно. Хотя изначально удалённую работу восприняли положительно. На сегодняшний момент в Трудовом кодексе очень мало написано о дистанционной работе. Только разрабатываются новые нормативные документы по данному вопросу, которые чётко обозначат права и обязанности работодателя и работника. Ещё только предстоит регламентировать создание дистанционных рабочих мест, вопросы возмещения затрат, которые работник несёт на удалённой работе, и многие другие специфические вопросы.

Информцентр  
ДОРПРОФЖЕЛ

## АВТОРИТЕТ ДЛЯ ВСЕХ

Во Владивостоке в рамках празднования Дня компании отметили профсоюзных активистов. В число передовиков вошла и председатель первичной профсоюзной организации пассажирского вагонного депо Владивосток Дальневосточного филиала АО «ФПК» Наталья Кунделеева. Ей вручили именные часы председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.



Защищать трудовые права работников — жизненная позиция Натальи Кунделеевой

Профсоюз — единственная организация, которая по закону имеет право представлять интересы работников и способна реально их защищать. Вот почему так важно, чтобы в «первичках» эффективно работал профсоюзный актив. И, конечно, особая роль отводится именно профсоюзному лидеру. Хорошим примером в этом отношении является Наталья Кунделеева.

— Защищать трудовые права — это не просто черта характера, это жизненная позиция человека. Именно такие, как правило, становятся профсоюзными вожаками и выбирают себе на всю жизнь нелёгкую профессию — людей защищать. О таких личностях в народе говорят: прирождённый профсоюзный лидер. Это можно отнести и к Наталье Кунделеевой, — отметила руководитель Владивостокского

филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Наталья Лямина. — Наталья Кунделеева — грамотный специалист, умеющий найти общий язык с любым человеком, отстаивать свою позицию, повести людей за собой. Несмотря на сложную ситуацию, связанную с падением перевозок из-за коронавируса, предстоящей реорганизацией АО «ФПК» (ремонтный персонал выделится в отдельную структуру), когда людей волнует, будут ли сохранены льготы, принятые в Коллективном договоре, не пострадает ли их социальная защита, Наталье Викторовне удаётся сдерживать накал эмоций, находить нужные слова поддержки, отстаивать интересы работников. Она для всех нас — достойный пример.

Рабочий день Натальи Кунделеевой заполнен до предела. «Первичка», которую она возглавляет с 2009 года,

считается одной из лучших во Владивостокском территориальном управлении дороги. Практически весь коллектив находится под крылом ППО. И кабинет профлидера, расположенный по соседству с кабинетом начальника депо, никогда не пустует. Люди идут с разными просьбами: у кого-то семейный кризис, у кого-то появились вопросы по зарплате, у кого-то проблемы со здоровьем...

— Статус председателя «первички» в депо всегда был высок, — говорит Наталья Викторовна. — Когда я вступила в эту должность, для себя поставила задачу удержать взятую планку. К этому обязывает и мой долг перед родным депо, в котором я работаю уже 27 лет.

Екатерина БЕЛОВА

# ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ РИНГ ДЛЯ ПРОФАКТИВА

**Интересную форму работы с профсоюзным активом и молодёжью применил ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, проведя 25 ноября первый интеллектуальный онлайн-турнир «PROF-Ринг».**

Участие в мероприятии приняли 70 профактивистов со всей Дальневосточной железной дороги, вошедшие в состав 10 команд.

Сделать игру, проходившую в удалённом формате с подключением через ZOOM, незабываемой помог профессионализм сотрудников сектора реализации молодёжной политики Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики — ведущего специалиста по управлению персоналом Ксении Емельяновой и специалиста по управлению персоналом Виктории Тевелевич.

После приветственного слова заместителя председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД и по совместительству члена жюри турнира Максима Глотова состоялась оригинальная самопрезентация команд на этапе «Визитка», а затем началась настоящая интеллектуальная битва.

Весёлый мозговой штурм удивил и порадовал оригинальностью двадцати вопросов. Все ожидали, что задания будут посвящены профсоюзной тематике, и готовились демонстрировать знания Устава профсоюза и трудового законодательства. Но турнир-то был заявлен, как интеллектуальный! Поэтому вопросы первого и второго тура были

из разных областей знаний. Например, связанные с историей железных дорог (отсутствии на протяжении 500 км поворотов на железной дороге в Австралии), Великой Отечественной войной (о легендарном футбольном матче в блокадном Ленинграде в 1942 году), русскими сказками (о «Красной стреле», пущенной между Петербургом и Москвой), советским кино (об именном пистолете в комедии Гайдая). Больше всего участникам понравились вопросы об Алексее Леонове — первом космонавте, вышедшем в открытый космос, о выполняющих охранную функцию скрипучих полах в Японии и о домиках-бочках на БАМЕ.

Сразу две команды, представляющие Владивостокский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в интеллектуальном турнире среди профсоюзного актива на Дальневосточной железной дороге «PROF-Ринг», вышли в финал и заняли первое и третье места, продемонстрировав при этом незаурядные знания, великолепную командную игру и азарт.

Третье место с результатом 50 баллов завоевала команда «Усурийские перцы» под руководством капитана — специалиста социальной сферы Владивостокского филиала

ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Татьяны Цыгановой. Под девизом: «Перцы — это круто, перцы — это класс! Не найдёте в профсоюзе перцев круче нас!» уссурийцы играли очень быстро, в шахматной манере, успевая давать ведущим турнира свои нестандартные комментарии к ответам на вопросы. Нужно отметить, что ещё по результатам первого тура «перцы» вырвались в лидеры турнира.

Второе место досталось команде Ургальского узла «А короче — БАМ», ответившей правильно на 17 вопросов.

Беспорной победительницей турнира стала команда с говорящим названием «Удача» и отличным результатом — 18 правильных ответов и 69 победных баллов. Всё решил второй раунд и умение команды Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД «удачно» задействовать в игре сразу несколько факторов для победы: грамотный подбор игроков, высокий IQ каждого участника, сочетание «продвинутой» креативности и молодости одних и знаний и опытности других. Девиз команды тоже настраивал на победу: «Нам всегда нужна удача! Только так, а не иначе!».

В «золотой состав» команды-победительницы вошли Наталья Гринёва, Наталья Лямина, Роман Мулдашев, Инна Семёна, Андрей Ефремов, Елена Андрошук, Вера Холопова и Светлана Переверзева.

Команда «Удача» стала обладательницей диплома победителя «PROF-Ринга» и замечательных подарков от ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

После такого яркого старта турнира участники и организаторы единогласно выразили желание повторить интеллектуальное соревнование в будущем году с привлечением новых участников.

**Наталья ЛЯМИНА,**  
руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ



## НАПИШИ ПИСЬМО ДЕДУ МОРОЗУ

**С 1 по 25 декабря Сахалинский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД проводит онлайн-конкурс «Письмо Деду Морозу».**

В конкурсе могут принять участие дети и внуки членов профсоюза от 7 до 16 лет. На конкурс принимаются отсканированные в формате JPEG или сфотографированные письма Деду Морозу, сопровождаемые текстовым описанием, включающим в себя фамилию, имя и возраст участника, ФИО родителя (бабушки, дедушки), должность и название организации, где работает родитель (бабушка, дедушка), номер мобильного телефона, согласие родителей на опубликование персональных данных их детей в сети Интернет (в произвольной форме).

Материалы на онлайн-конкурс предоставляются по электронной почте в адрес Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД: dprof@sakh@mail.ru или на WhatsApp 89147593738.

### Требования к оформлению и содержанию писем

Письмо оформляется ребёнком собственноручно на бумаге формата А4, без использования компьютерной техники, письмо может быть украшено рисунками в годовой тематике, содержание

письма должно отражать следующие разделы:

- приветствие Деду Морозу,
- имя отправителя с указанием возраста и места учёбы,
- описание своих достижений за 2020 год,
- поздравление с Новым 2021 годом Деду Морозу и всем железнодорожникам Сахалинского территориального управления,
- своё пожелание о подарке на Новый год от Деда Мороза.

Подведение итогов конкурса состоится 25 декабря 2020 года. Конкурсная комиссия выберет три письма, которые полностью соответствуют заявленным требованиям, а также с учётом достижений детей за 2020 год.

Результаты будут опубликованы в социальной сети Instagram в аккаунте Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД (@sakh\_rosprofzhel).

Детям, чьи письма войдут в тройку призёров, будут вручены подарки к Новому году от Деда Мороза.

**Марина ДЕРЕВЦОВА,**  
отдел организационной и кадровой работы Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ

| ОХРАНА ТРУДА |

## ПРОДУМАНО ДО МЕЛОЧЕЙ

**В начале декабря планируется произвести переключение объектов строительства на участке Хани — Тында Тындинского территориального управления Дальневосточной железной дороги.**

В эксплуатацию будут введены разьезды Медвежий, Мостовой, вторые главные пути перегонов Олёкма — 1945 км, Юктали — Талума, двухпутная вставка Тасс-Юрях — Юктали, путевое развитие станций Олёкма, Юктали, Талума.

Как сообщил технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Вадим Валиев, на работах будет задействовано около 200 человек эксплуатационного штата работников. В том числе 35 человек с других дорог.

Всем им созданы необходимые условия труда и отдыха. Выделено 10 вагонов для проживания работников, установлено 2 вагона-ресторана, где

будет готовиться горячая пища. Организацию работы пунктов питания обеспечит Тындинское торгово-производственное объединение АО «ЖТК».

**Геннадий АСТАХОВ**



Столовая ждёт посетителей



## ЯЩИК ДЛЯ ИДЕЙ

**На пограничной станции Гродеково появился почтовый ящик для идей, предложений, жалоб и претензий.**

Главная цель, которую преследовала при реализации проекта председатель «первички» Оксана Самусь, — дать коллегам ещё один коммуникативный канал, позволяющий выразить их точку зрения.

— С любовью поступающей информацией мы будем работать. Важно, чтобы члены профсоюза нам доверяли, чтобы знали: сообщая можно что-то исправить или добиться желаемого

результата. Поэтому мы всегда открыты для диалога, — отметила Оксана Владимировна.

По словам руководителя Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Натальи Ляминой, энергия и желание молодого председателя ППО активно работать на благо людей дорожного стоят и являются хорошим примером для других.

**Екатерина БЕЛОВА**



# В ПРИОРИТЕТЕ — ОХРАНА ТРУДА

(Окончание. Начало на стр. 1)

— Операторов убрали, а дежурный по станции ограждает только те поезда, где производится прицепка-отцепка вагонов и «сборный», — объясняет Олег Готовченко. — Поезд, подошедший на сокращённое опробование тормозов, не ограждается. Осмотрщики подходят к нему только с головы и смотрят два хвостовых вагона. Движенцы заниматься ограждением отказались. Мол, и без того работы много. Вагонникам без права выбора оставили лишь один вариант — ручное ограждение. Представьте, что это такое! Количество поездов очень большое, а расстояние между их хвостами может достигать 300 метров. И если люди будут тратить время на перенос и установку щита ограждения, то это приведёт к задержке поездов. Попробуй вот так побегай в течение всей смены! А главное — кому нужен срыв графика движения? Но согласно нормативам без ограждения работник не имеет права приступать к работе. Это неоспоримое требование просто перечёркнуто в угоду необдуманной оптимизации и ещё целому ряду парадоксальных решений.

Неужели руководству Дирекции инфраструктуры абсолютно безразлична безопасность работников? С кого спросят, если случится непоправимое? Знали и ничего не сделали? Поэтому считаю, что операторы на ПОТ Облучье — это производственная необходимость, позволяющая соблюсти требования охраны труда, обезопасить наших работников от несчастных случаев. А если вернуть операторов — проблема, тогда руководство дирекции должно решить вопрос с движенцами, всё-таки обязав их обеспечивать централизованное ограждение.

Как рассказал Олег Готовченко, описанные выше проблемы тесно переплелись с темой сдвоенных поездов.

— В ситуации, когда сдвоенный поезд прибывает в нечётный парк, его хвост находится в головной части чётного парка. Необходимо произвести сокращённое опробование тормозов. В соответствии с технологией обработки осмотрщик в это

время должен находиться в хвосте сдвоенного поезда. И тут опять продолжают нарушения: ни по радиостанции, ни по громкой связи информация о прибытии и о том, по какому пути следует поезд нечётного направления, вагоннику не поступает, так как поезда нечётные, а парк чётный. На хвосте люди гадают: на какой же путь пойдёт поезд — на четвёртый или шестой? От места нахождения осмотрщика в хвосте поезда до кривой, откуда прибывает поезд, зона видимости порядка 100-120 метров. О каком уходе за 500 метров при приближении поезда можно говорить? При всём желании так не получится. Да и куда сойти? В канаву? С технологическими проходами там просто беда. Междупутье — негабарит везде. В парке отсутствуют условия для безопасного труда осмотрщиков. Работники ведомственной охраны, следящие за порядком в парке, набили «козью» тропу вдоль пути. Но это же — не вариант для работы. И когда идёт поезд, людям приходится проявлять чудеса сноровки: куда бы так удачно отпрыгнуть, чтобы шеей не свернуть?

По обращению ППО ВЧДЭ Уссурийск ещё один проблемный вопрос обеспечения безопасности производственных процессов озвучил 23 ноября на расширенном совещании у начальника Дальневосточной железной дороги председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александр Наговицин. Профлидер отметил, что безопасность труда работников и тесно связанная с ней безопасность движения поездов — это первоочередные задачи железнодорожников всех уровней, а нарушения, воцарившиеся на станции Смоляниново, вступают в острый конфликт с политической компанией и не имеют никакого права на существование.

В новом парке станции Смоляниново маршруты проходов не отсыпаны щебнем мелкой фракции, имеют перепады по высоте от 40 до 60 сантиметров, отсутствуют настилы и твёрдое покрытие, отсутствуют насыпь по всей длине междупутий и маршрут

служебного прохода из старого парка в новый.

Проектом нового парка не предусмотрено централизованное ограждение поездов. Операция производится ручными переносными сигналами, что влечёт за собой непроизводительные затраты времени, а с учётом ужасного состояния междупутий несёт риски травмирования работников. Не предусмотрены «островки безопасности», необходимые осмотрщикам вагонов при встрече поездов с ходом. На всей территории нового парка станции Смоляниново отсутствуют туалеты! Имеющийся биотуалет не используется и не рассчитан на такое количество работников парка. И это, пожалуй, главное доказательство отношения руководства к работникам, как к чему-то неодушевлённому.

Не решён вопрос доставки работников на отдалённый от основного ПТО новый парк.

Между тем реконструкция станции Смоляниново продолжается. Но это отнюдь не даёт право нарушать нормы охраны труда и, конечно, законные права работников на достойные условия работы и быта.

Существует большая вероятность, что нарушения охраны труда на станциях Облучье и Смоляниново могут войти у работников в привычку, и они будут готовы пойти на любой риск для жизни, здоровья и обеспечения безопасности движения поездов в целях выполнения производственных задач. Наглядный пример — недавний сход грузового поезда на Горьковской железной дороге, когда погиб один работник и с рельсов сошло 35 вагонов с мазутом. Событие произошло по вине именно опытных работников, которые привыкли работать с нарушениями норм безопасности, как дальневосточные осмотрщики — правил охраны труда. Не пора ли остановить губительный для компании процесс формирования железнодорожника с крайне опасной привычкой попирает написанные кровью нормы охраны труда и безопасности движения поездов?

Наталья ОХОТНАЯ

Станция Смоляниново



Станция Облучье



Станция Облучье



Станция Облучье



# ВМЕСТО ОБЕДА — «СЕЛЕКТОР»

**Труд на железной дороге — это не только работа с документами, с людьми, в цехе или на линии. К сожалению, ответственным лицам приходится тратить много времени на селекторные совещания. И ладно бы, если бы они проходили исключительно в рабочее время (хотя и в этом случае необходимо нормирование). А если «видеоселекторы» занимают перерыв на обед или законный выходной день?**

— Конечно, круглосуточный режим, в котором функционирует железная дорога, от людей требует максимальной самоотдачи, вовлечённости в процесс. Но ведь и без того ненормированный график железнодорожников, на который накладывает отпечаток специфика работы, отягощён бесконечными «селекторами». А между тем, рано или поздно перегрузки дают о себе знать: из-за невозможности перевести дух копится усталость, внутреннее сопротивление, происходит профессиональное выгорание, — говорит правовой инспектор труда Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Инна Сёмина. — В последние годы, к сожалению, работники воспринимаются «на верхах» часто в значении слова «работать», людской ресурс

уходит на второй план. Работать же в режиме нон-стоп, повторюсь, долго и продуктивно невозможно.

Как отмечает Инна Сёмина, самые «передовые» в вопросах внеурочных селекторов — службы П, Д, ДИ, НЗ-1, ЦФО.

— При этом, как правило, учёт часов нерабочего времени работодателем не ведётся, отгулы не предоставляются. По поручению председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александра Наговицина мы провели несколько проверок летом и осенью, — продолжает Инна Валерьевна. — Результаты впечатляющие. Срез показал, что, например, в июне 14 совещаний было назначено в обеденный перерыв и 36 — после окончания рабочего дня. В июле, соответственно, 9 совещаний — в обед и 17 — вечером. В октябре ситуация

несколько «улучшилась»: 5 совещаний было назначено в обеденный перерыв и 6 — после окончания рабочего дня. В ноябре тоже не было зафиксировано нулевых показателей, к которым необходимо стремиться. При этом темы для совещаний, как показал анализ, были совсем не экстренного характера.

Между тем, по информации председателей «первичек», на предприятиях наиболее популярна компенсация за участие в «селекторах» в обеденный перерыв — это перенос приёма пищи и отдыха на другой период (по устному соглашению). Используется и практика, когда на совещания после окончания рабочего дня делегируются «старшие по званию» — начальник предприятия, главный инженер либо заместители руководителя. Но ведь и они не железные. Есть и более продвинутые работодатели. Например, как отмечает председатель ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светлана

Переверзева, в центре в случаях назначения совещаний после окончания рабочего дня — в 10, 11, 12, 15 часов по московскому времени — сотрудникам предоставляется суммированное время отдыха — отгулы. Учёт часов работы во внеурочное время работодателем в данном случае официально ведётся.

В последние годы у учёных накапливается всё больше фактов, доказывающих, что жизнь в условиях постоянного стресса ведёт к перестройке организма. И, как следствие, к его ответу на постоянную встряску — серьёзным заболеваниям, справиться с которыми «между делом» уже не получается. К такой группе риска относятся и железнодорожники, от чьей напряжённой работы напрямую зависит безопасность движения поездов. Между тем, вопрос напряжённого графика особенно остро встал в последние несколько лет, когда из-за экономического кризиса компания вынуждена была пойти по пути сокращения персонала.

В итоге работникам, сохранившим свои позиции, приходится брать на себя дополнительный объём работ. А внеурочные «селекторы» увеличивают и без того огромную нагрузку. Работник, поставленный в жёсткие рамки, должен каждый раз нести ношу за двоих-троих, а это всегда чревато ошибками. Ведь психофизические резервы ограничены, не приспособлены к постоянному увеличению функций. И эта тенденция характерна, к сожалению, для всей сети дорог.

— Какой выход из этой непростой ситуации? Считаю, что при подаче и помощи профсоюза сдвинуть дело с мёртвой точки способен только комплексный и целенаправленный подход компании к нормированию труда и отдыха железнодорожников, — считает Инна Сёмина. — А первый шаг к этому — активное обсуждение проблемы и поиск решений, позволяющих на законных основаниях учитывать перегрузки железнодорожников.

Екатерина БЕЛОВА

## ОТ ПРОБЛЕМ К РЕШЕНИЯМ

**Безопасность движения поездов и вопросы охраны труда стали одними из основных тем очередного селекторного совещания РОСПРОФЖЕЛ.**

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров сообщил, что произошедший 16 ноября на перегоне Новки-1 — Тереховицы Горьковской железной дороги сход грузового поезда стал очередным трагическим сигналом усилить работу в области безопасности движения поездов. Погиб один человек, с рельсов сошло 35 вагонов с мазутом.

— Необходимо провести заседания выборных органов «первичек» с целью проанализировать работу общественных инспекторов по безопасности движения поездов, профсоюзных комитетов в этом направлении, сделать всё возможное, чтобы в плане безопасности движения общественность заработала более эффективно, — отметил Николай Никифоров. — Надо собирать трудовые коллективы для тематических бесед. Люди должны знать и понимать, чем грозит пренебрежение безопасностью движения. Останови работу, движение, не устрани неисправность! И, конечно же, необходимо активно поощрять уполномоченных по охране труда, общественных инспекторов по безопасности движения.

Как отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ, в дистанциях пути складывается напряжённая ситуация с доставкой работников к месту производства работ.

— Работники вынуждены использовать личный автотранспорт, — сообщил Николай

Алексеевич. — Рядового работника не должно волновать, по какой причине возникла проблема. Он пришёл на работу, и его должны доставить на рабочее место, если оно удалено от точки сбора, и привезти обратно, конечно же, в надлежащих условиях. И это прямая обязанность работодателя. Использования личного транспорта в рабочих целях быть не должно.

За 10 месяцев текущего года травматизм в организациях, где действует РОСПРОФЖЕЛ, снизился на 26,4%, смертельный — на 45%. Пока прийти к нулевому травматизму не получается, поэтому профилактическая работа в данном направлении остаётся приоритетной наряду с повышенным вниманием к безопасности движения поездов.

19 ноября в форуме Международной федерации транспортников, посвящённом улучшению условий труда и быта работников, приняли участие и представители РОСПРОФЖЕЛ.

— Я поделился опытом ОАО «РЖД» в решении вопросов, связанных с туалетами, бытовыми помещениями, кабинками локомотивов, — сообщил Николай Никифоров. — Компания в этом плане уникальна. Многих удивило, что есть соответствующие программы по переездам, по железнодорожным станциям. Спрашивали, как нам это удаётся. Потому что в других организациях, в том числе и европейских, такой практики

нет. ОАО «РЖД» идёт по своему уникальному пути улучшения условий труда работников, на дорогах действуют соответствующие программы.

Председатель РОСПРОФЖЕЛ отметил, что остаются актуальными вопросы обновления парков вагонов сопровождения, обеспечения работников ручным специализированным инструментом, средствами малой механизации.

19 ноября по видеосвязи состоялся совет председателей ППО Центральной дирекции по ремонту пути. Причина — тревожная обстановка в дирекции в плане применения режима неполного рабочего времени, под который подпадает до 30% работников. Профсоюз делает всё возможное, чтобы смягчить ситуацию и сохранить персонал.

— Режим неполного рабочего времени неприемлем, — отметил Николай Никифоров. — Это колоссальные потери в заработной плате. Тем более, мы убедились, что объёмы работ ЦДРП частично передала другим структурам, в том числе аутсорсинговым. Это тоже одна из причин перерасхода фонда заработной платы. Мы обратили на это внимание и подготовили соответствующее письмо первому заместителю генерального директора ОАО «РЖД» Анатолию Анисимовичу Краснощёку. Продолжаем в этом направлении работать. Прошу проактивно на местах взять ситуацию под контроль.

В текущем году по сравнению с 2019 годом количество выявленных правовой инспекцией труда профсоюза нарушений снизилось на 27%, в ОАО

«РЖД» — на 31%. В 2 раза сократилось количество дисциплинарных взысканий. Среди выявленных нарушений доминируют нарушения в сфере оплаты труда и иных выплат — 34%, режима рабочего времени, времени отдыха — 22%, а также нарушения локальных нормативных актов — 24%. По требованию правовых инспекторов восстановлены на работе 4 человека, выплачено необоснованно удержанной заработной платы и иных выплат на общую сумму почти 50 млн рублей. Председатель РОСПРОФЖЕЛ попросил профлидеров на местах провести беседы с руководителями предприятий о том, что пренебрежительное отношение со стороны администрации к локальным нормативным актам и законам недопустимо, нарушения всё равно будут выявлены и устранены, а работники получат причитающиеся им суммы.

18 ноября в режиме онлайн состоялось заседание женского комитета Международной федерации транспортников, в котором приняла участие руководитель департамента организационной и кадровой работы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Ольга Вакулёно. На заседании отмечалось, что для многих регионов характерны проблемы потери рабочих мест или существенного уменьшения заработка, вынужденных простоев, отсутствия медицинской помощи и социальной защиты, недостатка средств индивидуальной защиты, проблемы антисанитарии, роста бытового насилия и другие. Особое внимание было уделено борьбе с

насилием в отношении женщин и защите их прав.

Николай Никифоров отметил, что с 1 января 2021 года женщины начнут работать машинистами и помощниками машинистов локомотивов. И для них должны быть созданы все необходимые бытовые условия в кабинках локомотивов и в домах отдыха локомотивных бригад.

В ходе селекторного совещания председатель РОСПРОФЖЕЛ осветил ключевые показатели работы компании. За минувшие 10 месяцев 2020 года погрузка на сети железных дорог снизилась на 3,2% по отношению к прошлому году, грузооборот снизился на 3,5%, производительность труда ниже прошлогоднего уровня на 2,6%.

Вовремя выплачивается работникам ОАО «РЖД» заработная плата, которая за истекший период составила 61533 рубля с реальным ростом на 1,8%. Инфляция по данным Росстата достигла 3,3%.

В абсолютном большинстве организаций коллективный договор выполняется практически в полном объёме, включая индексацию заработной платы.

Также на заседании Президиума профсоюза были утверждены корпоративные социальные проекты, экскурсионные и оздоровительные программы для членов РОСПРОФЖЕЛ в 2021 году, решён вопрос приобретения путёвок для поощрения членов профсоюза, прошло обсуждение организации нового онлайн-проекта для детей в дни школьных каникул 2021 года.

Информцентр  
ДОРПРОФЖЕЛ

# ВЗЯЛ ВЫСОКИЙ СТАРТ

Распоряжением заместителя руководителя Росжелдора Александра Иванова за добросовестный труд, большой личный вклад в обеспечение непрерывного и безопасного перевозочного процесса, активную работу в профсоюзе Благодарственным письмом награждён машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново, член профсоюзного комитета Максим Савостин.

Максим Савостин — человек с активной жизненной позицией. Он считает: пока молод, надо стараться принимать участие в разных проектах, так как это хороший стимул для роста и открытия новых горизонтов и возможностей. Одно из последних достижений молодого руководителя — участие в конкурсе инновационных проектов «Новое звено». Его идея вышла в полуфинал.

Идею проекта «Считыватели многофункциональной электронной карты (МЭК)» я вынашивал давно. В прошлом году оформил её для участия в сетевом конкурсе «Лучший по профессии», проходившем в Самаре. Однако так случилось, что предложение осталось, так сказать, не озвученным, — рассказывает Максим Савостин. — В этом году я решил его доработать и представить на «Новое звено». Тема актуальная, жизненная. Сегодня локомотивные бригады, придя на явку, должны выполнить в начале и в конце смены определённые операции, вставив карту в терминал, чтобы отразить на ней результаты своей поездки. Это занимает определённое время. Плюс мне по долгу службы постоянно приходится выслушивать жалобы возрастных машинистов, с трудом осваивающих новые технологии.

Поэтому хотелось упростить этот процесс.

Идея Максима Савостина заключается в том, чтобы установить считыватели карты МЭК непосредственно в локомотив, подвывая их параллельно к приборам безопасности.

— Пришёл машинист, вставил карту и начинает работу. При этом электронное устройство запоминает все действия, — продолжает Максим. — Стоимость такого прибора составляет всего 800 рублей, однако, конечно, его настройка с системами электровоза, доработка, согласовательные процедуры потребуют определённых усилий. Но это того стоит. Сокращение эксплуатационных расходов, времени на манипуляции за счёт автоматической передачи данных на карту МЭК, возможность чёткой фиксации фактических часов, проведённых локомотивной бригадой в поездке, дают на выходе хороший экономический эффект. Он составит 3 млн рублей в год. При дальнейшей реализации проекта, с учётом роста объёмов перевозок на 10% ежегодно, экономия к 2025 году составит почти 19 млн рублей.

Как отмечает автор предложения, аналоги у идеи есть.

— Однако предложенная разработчиками система не

может быть реализована на Дальневосточной железной дороге из-за её протяжённости и специфики — на некоторых участках отсутствуют вышки и, соответственно, уменьшается зона покрытия сети GSM, — уточняет он.

По словам Максима Савостина, генерировать идеи для конкурса хоть и непросто, но интересно.

— Конечно, это определённый прорыв, когда из 1591 заявленного проекта твой выходит в ТОП-150 лучших, — говорит Максим. — Вообще, несмотря на довольно плотный график работы, стараюсь находить время для технического творчества. Это не только помогает быть в профессиональной форме, даёт новый опыт, развивает, но и позволяет расшить узкие места как на своём предприятии, так и в других депо.

Максим Савостин — один из самых молодых машинистов-инструкторов на Дальневосточной железной дороге.

— В Уссурийском техникуме я изучал управление и техническое оснащение тепловозов и электровозов. Поэтому когда встал вопрос о распределении, решил работать помощником машиниста на «Ермаках». Так в 2011 году я оказался в депо Смоляниново, — рассказывает он. — Поначалу адаптироваться было непросто, но уже через год я сдал экзамены на машиниста. С обкаткой не тянул, поэтому в конце 2012 года вышел в свой первый самостоятельный рейс. Сейчас, оглядываясь назад и уже имея за плечами хоть и небольшой, но важный



В августе 2020 года заместитель главного инженера Дальневосточной железной дороги по Владивостокскому территориальному управлению Алексей Прудников вручил Максиму Савостину почётный знак «Лучший наставник»

опыт инструкторской работы, понимаю, что рост в профессии зависит именно от человека и его желания. Лично я ещё на этапе обучения старался выстраивать для себя долгосрочный план развития. И пока получал заочно высшее образование, параллельно повышал классность как машинист.

По словам руководителя Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Натальи Ляминой, очень важно, что молодые активисты становятся примером для подражания.

— Максим Савостин стал победителем Приморского профсоюзного молодёжного форума в 2019 году. Это дало ему право принять участие в форуме «Стратрезерв-2019», организованном в начале декабря в Сочи. В итоге из 250 проектов в финальный этап вышли 23, в том числе и идея, представленная Максимом. Это хороший результат для молодого специалиста. Именно на такой «золотой актив» мы и делаем ставку в своей работе, — говорит Наталья Лямина.

Екатерина БЕЛОВА

| СТИХИЯ |

## КАК ПЕРЕЖИЛИ ЦИКЛОН В ПРИМОРЬЕ

Экстремальные погодные условия в Приморье мобилизовали железнодорожников. В крае активно идут работы по восстановлению разрушений, вызванных ледяным дождём и снегом 19-20 ноября. Из-за массовых аварий в электросетях до сих пор без света и отопления остаются жители края.

— Перед предстоящей стихией мы организовали дежурства, но никто не думал, что непогода затянется. Из-за обледенения создавалась электрическая дуга между пантографами электровозов и контактным проводом. В итоге происходила ложная занятость рельсовых цепей, перекрытие светофоров. Мы вынуждены были отправлять людей на место происшествия, — говорит и.о. начальника Владивостокской дистанции автоматизации, сигнализации и блокировки Роман Моляренко. — А вскоре из-за налипания льда, снега, из-за сильного ветра начались массовые отключения электроэнергии: станции Океанская, Угольная, Амурский Залив, Надеждинская, Угловая, Артём-1 остались без света. Пропала электроэнергия и на Хасанском направлении — от станции Барановский до Посьета. Чтобы помочь движущимся и энергетикам, мы запитали свои дизель-генераторы и до подачи электроэнергии контролировали их работоспособность. Несмотря на непогоду, гололёд наши водители Андрей Ашейчик, Станислав Жеребцов,

Роман Молдованов доставляли бесперебойно топливо для генераторов. Они и себя сберегли, и смогли справиться с очень сложной задачей.

В эти дни железнодорожники в круглосуточном режиме боролись с обледенением и снегом. 621 работник Владивостокской дистанции пути и смежных предприятий занимались очисткой ото льда стрелочных переводов на участке от Владивостока до Раздольного.

— Путьцы трудились всю ночь. Условия были экстремальные. Шёл дождь со снегом. От Владивостока до Угольной полностью отключилось электричество. В табельные и пункты обогрева были доставлены дизель-генераторы. Однако железнодорожники работали по 12 часов без перерывов. Каждый понимал свою ответственность, — рассказывает и.о. главного инженера Владивостокской дистанции пути Константин Рогов. — Так как это была не привычная снеговборьба, а борьба с последствиями ледяного шторма, это исключило возможность использования любой техники. Наледь можно убрать только

силой. Всё было сделано вручную. Благодаря общим усилиям мы не допустили ни одного отката. Сейчас предприятие работает в штатном режиме. Из-за отключения электричества также вручную осуществлялось движение автотранспорта через железнодорожные переезды. Круглосуточное дежурство было организовано на шести переездах в черте города, где не работали шлагбаумы, плиты УЗП. Конечно, всех, кто участвовал в снеговборьбе, мы будем поощрять дополнительными выплатами.

На расчистку вышли и работники станций. Как рассказала заместитель начальника станции Мыс Чуркина Светлана Кривошеина, без приказов и принуждения на помощь вышли все — кто заступил на смену, кто только что сменился, кто был на отдыхе. Расчищены были служебные проходы, дороги для пассажиров.

Следующее утро, 20 ноября, Владивосток встретил пробками. Движение автотранспорта было затруднено из-за обвалов деревьев и обрывов проводов. Вместе со всеми приморцами на работу спешили и железнодорожники. Где движение было отменено, предоставлялся служебный транспорт.

— Те, кто обычно ездит на работу на электричке, к примеру, из Уссурийска до Раздольного

и Кипарисово, конечно, оказались в безвыходной ситуации. Надо отдать должное, они не стали ждать, когда им предоставят транспорт, сами кооперировались, договаривались, с кем по пути. Я и сам довезил наших работников, — рассказывает заместитель начальника Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций по кадрам Андрей Ефремов.

Район Владивостока — Мыс Чуркина, в котором проживают почти 60 тысяч жителей, — больше других пострадал от непогоды. Упавшие вышки ЛЭП обесточили его на шесть дней. Электроснабжение здесь было восстановлено в среду, 25 ноября.

— Много наших работников проживает в районе Мыса Чуркина, где почти неделю не было электричества. Жители не имели возможности нормально отдохнуть после работы, приготовить еду. Использовали газовые плитки. Цены на газовые баллоны подскочили в несколько раз, до 250-500 рублей. Вместе с профсоюзом мы собираем информацию, кто из наших работников оказался в непростых обстоятельствах — без света и воды, без нормальных условий. Мы планируем оказать материальную помощь заложникам этой ситуации, — рассказал Андрей Ефремов.



По словам председателя ППО Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций Светланы Переверзевой, в настоящий момент идёт сбор заявлений от пострадавших на матпомощь.

— Многие работают в плотном графике, поэтому заявления только-только начали поступать. Сейчас мы приняли 20 заявлений с просьбой о помощи, — отмечает Светлана Переверзева. — Параллельно ведём работу по поддержке железнодорожников, заболевших коронавирусом. Многие находятся на длительном лечении, и им, конечно, нужна помощь. У многих кредиты, ипотека, семья. Да и, элементарно, для восстановления нужны витамины, полноценное питание. Мы приняли 16 заявлений на помощь. И эта работа будет продолжаться.

Екатерина БЕЛОВА

В прошлом номере «Профсоюзной жизни» мы рассказывали о желании спортивного коллектива станции Хани Нерюнгрисского улуса провести в честь 75-летия Великой Победы спартакиаду, посвящённую уроженцам соседнего Олёкминского улуса Республики Саха (Якутия), героически проявившим себя на полях сражений Великой

Отечественной войны. В силу ряда объективных причин провести такое мероприятие не удалось, но желание выполнить намеченное у спортсменов не пропало. Они намерены сделать это, как только представится возможность.

В том же номере был напечатан очерк об Иване Петровиче Кульбертинове, знатном снайпере, в

одиночку уничтожившем почти полк врагов. Его подвиги отмечены орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, многими другими наградами.

Теперь мы расскажем о землячке И.П. Кульбертинова — первой и единственной якутской девушке, севшей за штурвал самолёта, Вере Кирилловне Захаровой.



Почётный знак



ЗАХАРОВА  
ВЕРА КИРИЛЛОВНА  
Легендарная летчица  
Великой  
Отечественной Войны.

## ОБНИМАЯ НЕБО ЖЕНСКИМИ РУКАМИ



Вера Захарова — курсант аэроклуба



Самолёт-санитар



В.К. Захарова и В.И. Кузмин. Якутск, конец 70-х

# ПЕРВАЯ И ЕДИНСТВЕННАЯ ЛЁТЧИЦА ЯКУТИИ

Родилась она 1920 году в наслеге Дельгей. С детства отличалась весёлым, неугомонным характером. В школе, как и сверстники, с удовольствием занималась ликбезом — учила взрослых читать и писать. Мать Веры лечила людей травмами, обучала навыкам гигиены, хотя и не имела медицинского образования.

В 1934 году семья переехала в Якутск, где Вера впервые увидела самолёты и в буквальном смысле заболела небом. В 1937 году девятиклассница Вера поступила в аэроклуб. Она совершила 19 прыжков, получила звание парашютиста-инструктора. А когда курсанты, закончив штудировать теорию, перешли к практическим занятиям, «первой ласточкой», которой доверили взмыть в лазурное небо, была Вера. И тому была причина — инструктор Кузьмин таким образом подстегнул остальных курсантов: видя, как девчонка поднимает самолёт в небо, сильный пол постыдится праздновать трус!

Когда началась война, Вера сразу же обратилась в военкомат с просьбой отправить её на фронт. Ждать пришлось долго. В конце концов, девушке удалось добиться направления в учебный авиаполк на переподготовку, после чего она попала в 141 отдельный санитарный авиаполк, действовавший в полосе наступления 1 Белорусского фронта. Здесь она увидела «старого знакомого»: на вооружении полка были самолёты ПО-2, переоборудованные под транспортировку раненых. В одиночку

и звеньями крылатые санитары летали между передовой и тыловыми госпиталями.

Вера быстро освоила тактику маневрирования, способы ухода от атак мессершмиттов. Спасая раненых, она по три-четыре раза в день вылетала на линию фронта. В медсанбаты самолёт привозил консервированную кровь и медикаменты, доставлял на передовую боеприпасы, мешки с сухарями и сушёной рыбой. Летала Вера и на разведку вражеских позиций, доставляла почту, выполняла другие задания.

До августа 1944 года Вера Захарова совершила более 180 вылетов, её крылатый санитар спас жизнь около двухсот раненых. За успешное выполнение боевого задания при освобождении города Ковеля смелая лётчица из далёкой Якутии получила от командования первую фронтную благодарность.

Утром 6 августа самолёт Веры Захаровой в составе звена направился за тяжелоранеными из местечка Парусив (Польша). Один из самолётов пилотировал комполка подполковник Н. Петров. Прибыв на место назначения и погрузив на борт раненых, звено взяло курс на Брест, где размещался эвакогоспиталь 1 Белорусского фронта. Летели по кратчайшему маршруту — вдоль линии фронта. Когда звено немного уклонилось вправо, вражеские зенитки подбили все три самолёта. Командиру удалось спланировать и посадить свой ПО-2 на нейтральной полосе. Наша пехота пошла в

атаку и выручила его. Самолёты Веры Захаровой и Ивана Чеснокова сели недалеко от позиций противника. Чеснокову не повезло. Местные жители рассказывали, что эсэсовцы сначала ранили отстреливавшегося лётчика, потом зверски убили, нарезав полосы на его груди и спине.

На носилках дотащили пленников до деревни, оставили в сарае. Вскоре появился мужчина с санитарной сумкой. Подошёл к Вере, срезал брючину, осмотрел её раненую ногу, и она услышала тихое: «Майн готт...». Но немного погодя «врачеватель» повеселел, заулыбался, показал на пальцах: будешь ходить!

Потом их уложили в длинную повозку (Вера таких сроду не видела) и повезли под охраной каких-то странных личностей: и немцы, и с оружием, а одежда гражданская. Они оказались очень разговорчивыми: руками и ногами объясняли, что бояться их не надо, они простые люди, не эсэсовцы, а вот «СС» — это «капут».

«Путешествие» продолжилось в товарном вагоне. В углу, сгорбившись, сидел конвоир. Лица его Вера не запомнила: всё вокруг плавало в каком-то тумане. Единственное, что отчётливо врезалось в память: поезд останавливается, дверь товарняка с лязгом открывается, и Веру начинают «демонстрировать» стоящим на перроне людям: «Это сбита советская лётчица! Русским пришёл конец — в Красной Армии уже некому воевать, и большевики сажают в свои

самолёты монгольских женщин!». А позже Вера с удивлением узнает, что немцы её ещё и в ранг майора «возвели»...

В плену Захарова сумела выжить и не пасть духом. Находясь в концлагере, вместе с другими пленными она помогала выздоравливающим бежать. Собирали продукты, урывая из своих скудных лагерных пайков. Старались облегчить страдания раненых.

В январе 1945 года, сломив ожесточённое сопротивление гитлеровцев, войска 1 Белорусского и 1 Украинского фронтов освободили Польшу. 19 января танковая разведка Советской Армии появилась у ворот лагеря, где вместе с другими пленными томилась лётчица Захарова. Охрана разбежалась, и тысячи едва живых людей обрели долгожданную свободу.

По заключению врачебной комиссии, Захарова подлежала демобилизации. Но как могла отважная девушка вернуться домой, когда враг ещё не разбит? Пройдя все проверки особистов, Захарова разыскала свой авиаполк, который к тому времени поменял номер и где её считали погибшей. Вера Захарова снова села за штурвал верного ПО-2. Она облетала почти всю Польшу и Восточную Германию. А после Победы на стене рейхстага написала: «Захарова из Якутска».

За боевые заслуги отважная лётчица была награждена орденом Отечественной войны II степени, медалями «За победу над Германией», «20 лет победы над Германией», «50 лет Вооружённых сил СССР».

После войны Вера вышла замуж за фронтовика, у них родились сыновья. Работала в средней школе в Брянской области, потом вернулась на родину. Трудилась в Институте космофизики и аэронауки при Якутском филиале СО АН СССР. В 1976 году Вере Кирилловне предложили перейти в Советский комитет защиты мира и Фонд мира, где она успешно вела работу до 1983 года.

Вера Кирилловна Захарова ушла из жизни в 2010 году, в 90-летнем возрасте.

Имя легендарной лётчицы-якутянки Веры Захаровой присвоено «крылатому почталону». Такого решения жюри объявленного Якутским филиалом ФГУП «Почта России» конкурса на лучшее название почтового самолёта L-410. Дать имя легендарной участницы Великой Отечественной войны почтовому самолёту предложил житель Якутска Николай Томский.

В честь 100-летия со дня рождения первой якутской лётчицы появилась улица имени Веры Захаровой в квартале Новопортовском в Якутске. А на её родине — в наслеге Дельгей Олёкминского улуса — недавно установлен бюст отважной лётчицы и открывается новый сквер её имени.

По материалам сайта «История и хроника. Якутия помнит. Саха Сирэ» подготовил Геннадий АСТАХОВ

# ПЕРВОЕ СЛОВО — «МАМА»

**Приморские «первички» провели в коллективах праздник для мам.**

В Приморье День матери давно стал не просто календарным праздником, а по-настоящему семейным. Во всех коллективах Владивостокского территориального управления Дальневосточной железной дороги чествовали женщин.

— Это очень светлая традиция. С матерью неразрывно связаны наши особенные, самые трогательные воспоминания, поэтому её образ для каждого человека — символ любви, чуткости, милосердия и всепрощения. Мама — всегда главный наставник, добрый друг и мудрый советчик. Она вкладывает в воспитание детей всю душу, формирует духовно-нравственные ориентиры, во многом определяя облик семьи, — говорит руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ Наталья Лямина. — И я рада, что председатели «первичек», акцентируя внимание на этом, стараются сохранять традиционные семейные ценности. В этом преуспевают даже молодые активисты. Например, Дмитрий Игнатьев в Партизанской дистанции пути, недавно сменивший на посту Марину Шашура, не просто подарил мамочкам сертификаты, а устроил настоящий праздник — с разноцветными шармами, улыбками, фотозоной, где можно запечатлеть свои эмоции. Выразив таким образом признательность за их нелёгкий труд, он дал возможность женщинам отдохнуть сердцем и душой, почувствовать себя героинями.



Праздник для мам стал важным событием и на станции Находка-Восточная.

— У нас 261 женщина работает в коллективе. Каждая со своим характером. Очень сложно сделать так, чтобы всем всё понравилось. Но, думаю, сегодня они остались довольны, — улыбаясь, говорит председатель ППО станции Ольга Бродягина. — Мы приготовили вкусные пироги и открытки с пожеланиями. Смонтировали ролик с фотографиями наших прекрасных женщин. А ещё приняли коллективное решение перечислить средства на лечение сына нашего коллеги — составителя поездов Виктора Крехалева. Этой семье крайне необходима любая помощь и поддержка.

О том, что быть мамой — не просто работа, это ежедневный труд без выходных и отпусков, не забыли и в Сибирцевской дистанции пути. Активисты «первички» во главе с Дмитрием Мирончуком сделали фотогазету. Поздравительный баннер встретил ранним утром спешащих на работу женщин в Спасск-Дальненской дистанции пути.

Во Владивостокском центре связи тоже встречали представительниц прекрасной половины с караваем и подарками. В планёрных залах

грузового цеха и цеха движения станции Уссурийск снежной зимой в День матери распустились розы для мам-железнодорожниц — и живые, и нарисованные.

Сладкие подарки приготовили во Владивостокском центре организации работы железнодорожных станций.

— На моём участке трудится 460 женщин. Каждой мы подарили коробку любимого «Птичьего молока», адресовали добрые слова и пожелания. Пусть у наших молодых девочек ещё нет детишек, но они потенциальные мамочки. И вообще, в каждой женщине есть эта способность — любить, созидать прекрасное. Понятие «мама» — гораздо шире, чем просто хранительница семейного очага. Поэтому мы этот праздник любим, чтим, — говорит председатель ППО центра Светлана Переверзева. — Правда, на этот раз обошлось без «материальных» подарков. Основные средства, по общему решению, мы планируем потратить на помощь семьям железнодорожников, попавших в трудную ситуацию, связанную с коронавирусом, а также оказавшимся в эпицентре разбушевавшейся недавно во Владивостоке стихии.

**Екатерина БЕЛОВА**



## ПОСТРЕЛЯЛИ В СВОЁ УДОВОЛЬСТВИЕ

**Активисты Молодёжного совета и ППО Уссурийско-Сибирцевской дистанции пути провели для членов профсоюза блиц-турнир по стендовой стрельбе в спортивном клубе «12 калибр» (@12kalibr).**

С этим видом спорта знаком не каждый, но благодаря помощи инструктора все участники турнира смогли полноценно проявить себя в стрельбе по мишеням.

Дети преуспели на огневом рубеже в пейнтбольном тире не хуже родителей.

А потом было катание с горок на заснеженных сопках и вкусный шашлык.

**Алексей БОЙКО,**

председатель ППО Уссурийско-Сибирцевской дистанции пути

## ОТКРЫТКА ДЛЯ МАМЫ

**«Первичка» Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки провела среди детей железнодорожников творческий конкурс «Открытка для мамы», приуроченный к Дню матери. В конкурсе приняли участие 15 ребят в возрасте от 3 до 14 лет из разных уголков Приморского края.**

— Конечно, это был конкурс не в прямом смысле слова, определяющий имена победителей, имеющий соревновательный дух. У нашего конкурса было созидательное начало. Все дети вложили душу в свои рисунки, в добрые, искренние пожелания своим мамочкам. И мы это оценили. Поэтому всех участников, представивших работы, поблагодарили, поощрили подарками — наборами для творчества. И теперь большой стенд будет радовать всех наших работников. Он находится на почётном месте в управлении дистанции, — рассказывает заместитель председателя ППО дистанции Татьяна Гриченко. — Радуется, что с подачи

родителей дети смогли выразить любовь к маме в рисунках, в некоторых многодетных семьях в роли авторов выступал не один, а несколько участников.

Как отмечает Татьяна Гриченко, в скором времени в дистанции стартует новый проект: «Украсим ёлку своими руками».

— До 20 декабря мы принимаем поделки, новогодние игрушки. Планируем в холле поставить ёлку и украсить её творениями наших детей. Моя десятилетняя дочь, чтобы подать пример, уже сделала валенок, используя технику Гриченко. — Так что, коллеги, поторопитесь!

**Екатерина БЕЛОВА**

## МАСТЕРИЦЫ НА ВСЕ РУКИ

**Первичная профсоюзная организация Хабаровского информационно-вычислительного центра провела творческий онлайн-конкурс, посвящённый Дню матери.**

В конкурсе приняли участие 29 человек.

Участницы соревновались в двух номинациях: на суд жюри в кулинарном испытании они представили торты и десерты, а в художественном блеснули талантами рукодельниц — собственноручно сшитыми или связанными изделиями, а также авторскими

рисунками, поделками с оригинальным декором.

Конкурс стартовал 16 ноября и завершился 29 ноября — в День матери.

Желающие принять участие в конкурсе присылали на электронную почту ХИВЦ фотографии своих работ или небольшие видеофайлы/ссылки на загрузку фотографий или видео.



По итогам конкурса все участницы получили поощрительные денежные призы от «первички» Хабаровского ИВЦ.

**Иван БЛАЖНОВ,**  
председатель ППО  
Хабаровского ИВЦ

