



СТРАХОВАНИЕ

Не оказаться «за бортом»

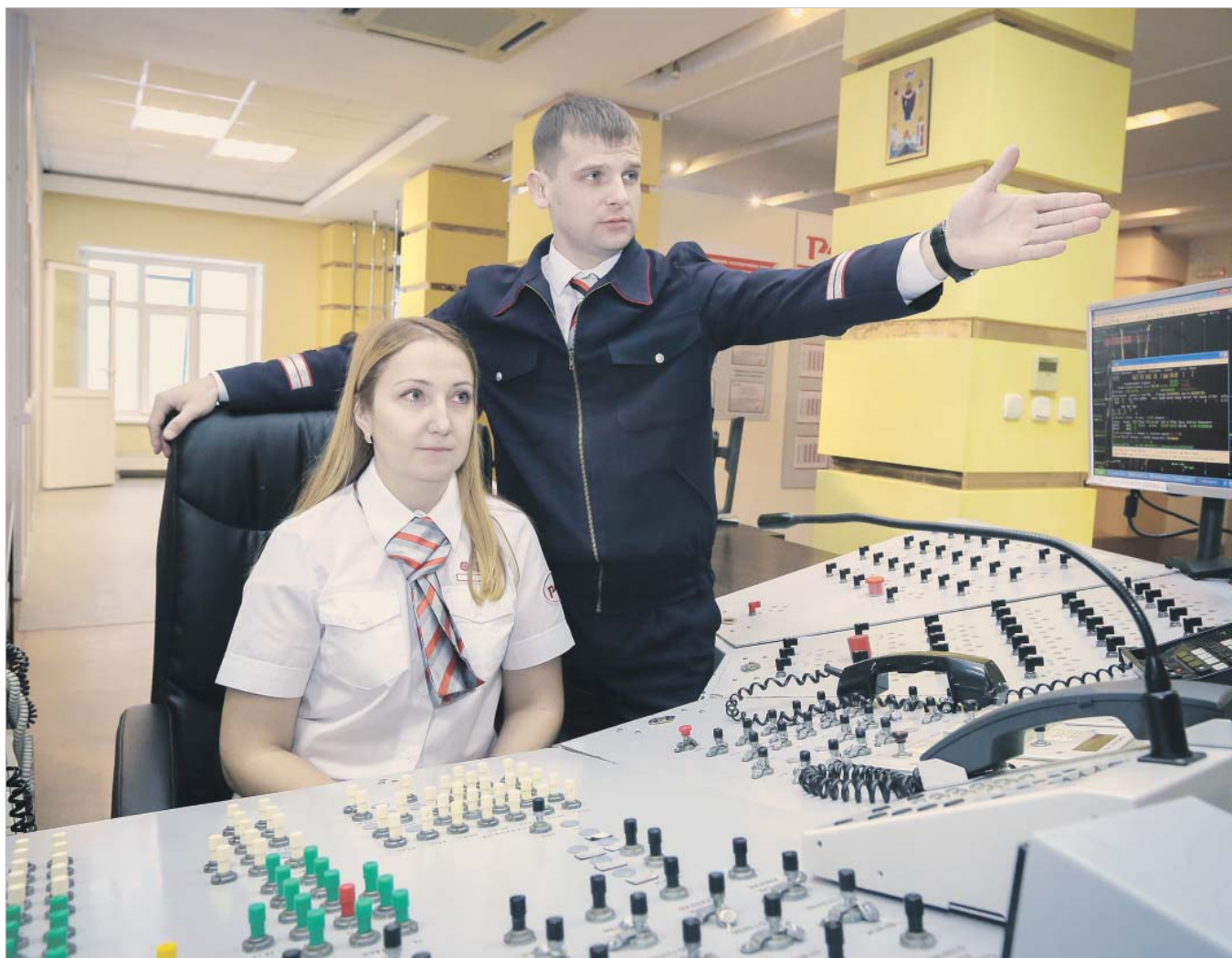


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Движенцы тоже стали вступать в программу страхования жизни и здоровья на случай профнепригодности

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Движенцы, моторвагонники и работники других железнодорожных специальностей, ежегодно проходящие врачебно-экспертную комиссию, стали охотнее вступать в страховую программу «Профессиональная защита». Среди застраховавшихся в этом году их почти 20%.

По-прежнему страхование жизни и здоровья на случай профнепригодности в большей степени востребовано у бригад эксплуатационных локомотивных депо. «Но все больше железнодорожников других специальностей вступают в программу, признавая ее полезность», — говорит генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна Накурина. — Так на начало сентября было подано

475 заявлений на страхование, 90 из них от моторвагонников и других специалистов, обслуживающих движение поездов. То есть 19% от всех заявок».

Среди лидеров — Читинская и Челябинская механизированные дистанции инфраструктуры. «У них застраховано пять и четыре человека. И еще в шести подразделениях — по одному. Да, мало, но ведь это только начало», — считает Татьяна Накурина.

Среди моторвагонных депо показатели выше. Здесь лидируют депо Москва-2 Ярославская и Крюково (28 и 22 человека). По четыре моторвагонника застрахованы в депо Красноярск, Железнодорожная и Санкт-Петербург-Финляндский. Трое — в депо Отрожка и еще в шести — по 1–2 человека.

Как ранее рассказывала «Сигналу» председатель ППО моторвагонного депо Крюково Елена Поли-

карпова, на предприятии застрахован каждый пятый работник локомотивных бригад. Есть и пример выплаты, в прошлом году помощник машиниста не прошел медкомиссию и был переведен на легкий труд. По страховке он получил 500 тыс. руб.

Тем не менее, по данным Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД», только с января по июнь этого года профессионально непригодными признали 747 работников, обслуживающих движение поездов. А в рядах застрахованных по программе «Профессиональная защита» в конце июня числилось лишь 59 человек. И это при штатной численности работников иных профессий (отличных от машинистов локомотивных бригад) — более 12 тыс.

«Это означает, что в любой момент они могут оказаться без страховой защиты и «подушки без-

опасности» в то время, как застрахованные получат выплаты», — отмечает Татьяна Накурина.

Только в августе 22 железнодорожникам выплатили более 2,9 млн руб., в том числе по утрате профессиональной трудоспособности — 1,7 млн руб.

Например, в локомотивном депо Бабаево Октябрьской магистрали летом произошел несчастный случай. В июне председатель ППО Ирина Шарыгина сообщила в Дорпрофзащиту об утрате профпригодности в связи с инвалидностью одного из работников депо. 35-летний машинист, состоящий в программе страхования с 2017 года, находился в крайне тяжелом состоянии и не мог пройти освидетельствование (ВЭК) и собрать полный комплект документов для оформления страховой выплаты.

Окончание на 2 стр.

**НАРУШЕНИЯ ЗАКЛЮЧАТ
В ФОРМУ**

СТР. 2

БУДЕТ У ДЕТЕЙ БАССЕЙН

СТР. 3

**ВЕНЦЕНОСНЫЕ
МАШИНИСТЫ**

СТР. 7

СОРЕВНОВАТЕЛЬНЫЙ ДУХ

СТР. 8

НОВОСТИ

ПРОЦЕНТ РОСТА

Заработная плата работников АО «БетЭлТранс» будет проиндексирована с 1 октября 2020 года на 1%. Часовая тарифная ставка рабочего 1-го разряда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда, составит 54,12 руб.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПЕРЕИЗБРАН

В Чите прошли отчетно-выборные конференции ППО РОСПРОФЖЕЛ на Забайкальской дороге и Дорпрофжел на ЗабЖД. По итогам работы и оценки деятельности председателем ППО и Дорпрофжел на Забайкальской железной дороге избран Александр Стародубцев.

СОГЛАШЕНИЕ ПРОДЛЕНО

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров и президент Союза строителей железных дорог Геннадий Талашкин подписали дополнительное соглашение о продлении срока действия Отраслевого соглашения по транспортному строительству на 2018–2020 годы на последующие три года (на 2021–2023 годы) и о внесении в него изменений и дополнений.

В частности, предусматривается возможность отдельным категориям работников трудиться в режиме дистанционной работы (удаленного доступа), вводит обязательность уведомления сотрудников в письменной форме о предлагаемых изменениях условий трудового договора с сообщением о причинах, вызвавших необходимость таких изменений.

Включено обязательство работодателей не допускать увольнения работников предпенсионного возраста (не более чем за пять лет до наступления права на трудовую пенсию по старости по действующему пенсионному законодательству) в случае сокращения численности или штата работников.

Работодателям организаций транспортных строителей рекомендовано выделять средства на развитие и поддержку массовой физической культуры и спорта, проведение культурно-массовых мероприятий, развитие и поощрение волонтерской деятельности в организациях.

ТЕХНОЛОГИИ

Нарушения заключат в форму

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на СВЖД
ВОРОНЕЖ

В ППО эксплуатационного локомотивного депо Балашов обкатывают электронную форму для фиксации нарушений, выявленных уполномоченными по охране труда. Это должно помочь общественникам отойти от бумажных носителей, сделать работу прозрачной и мобильной.



Теперь уполномоченные не фиксируют замечания в бумажном виде

«Машинисты и помощники, являющиеся уполномоченными по охране труда, выявляют нарушения не только в депо, но и в пути следования, домах отдыха, на станциях. А их устранение зачастую зависит от коллег смежных служб, — рассказывает председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Балашов Александр Серов. — Вот и появилась мысль обеспечить уполномоченных современными технологиями и объединить в одну сеть».

Так, сегодня 11 уполномоченных депо через Google на телефоне или планшете вносят замечания или предложения в электронную форму. Эти данные поступают в единую систему, доступ к которой имеют старший уполномоченный

по охране труда, председатель ППО и начальник депо. В конце недели старший уполномоченный снимает обобщенные данные и формирует телеграммы в службы с указанием замечаний, а также фиксирует ответы и результаты их устранения за предыдущий период.

По мнению автора разработки, помощника машиниста Артема Сердобинцева, электронный носитель экономит время общественников и старшего уполномоченного. Первые могут заполнить форму в любом месте, где им удобно, и отпадает необходимость поездки в депо, а второму не нужно печатать сводный документ, ведь замечания и предложения к не-

му приходят уже в электронной форме.

«Ведение статистики работы уполномоченных облегчается в разы. Кстати, система сама переводит всю информацию в программу Microsoft Excel. А начальник предприятия и профсоюзный комитет, зайдя в систему, могут посмотреть данные в любой момент, и не надо запрашивать бумажные носители. Еще один немаловажный фактор — все абсолютно бесплатно», — рассказывает Артем Сердобинцев.

По словам Александра Серова, уполномоченные отмечают, что данный способ фиксации замечаний и предложений весьма удобен.

РЕШЕНИЕ

Подарок от ветерана

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СВЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Ветераны и пенсионеры Свердловской железной дороги к 75-летию Великой Победы получили подарок: по договору пожертвования от первички Екатеринбургского информационно-вычислительного центра Совету ветеранов СВЖД была перечислена значительная сумма.

Это стало возможным благодаря завещанию труженицы тыла, блокадницы, ветерана труда Ревенки Тонис.

«Вся ее трудовая биография была связана с цифрами и железнодорожными перевозками, — рассказывает председатель ППО Екатеринбургского ИВЦ Елена Паташова. — 12 февраля 1942 года Ревенку приняли на должность старшего счетовода финансового отдела управления Пермской железной дороги.

В 1960-м ее новым местом работы стала фабрика механизированного счета (учета) Свердловской железной дороги, в дальнейшем переименованная в дорожную машинно-счетную станцию».

В 1943 году Ревенка вступила в отраслевой профсоюз, она всегда была активным участником всех профсоюзных

мероприятий, и не только во время трудовой деятельности, но и на пенсии. Во время заслуженного отдыха совет ветеранов и первичка Екатеринбургского ИВЦ навещали Ревенку Вульфовну, помогли с мелким ремонтом и уборкой квартиры, дарили подарки и цветы к праздникам.

«Ей, потерявшей в блокадном Ленинграде почти всех своих родственников, в послевоенные годы не удалось создать семью, — уточнила Елена Паташова. — Поэтому, ощутив помощь и заботу со стороны первичной организации, Совета ветеранов, своей родной семьей она стала считать профком». Свою квартиру в Екатеринбурге ветеран завещала профсоюзной организации ИВЦ.

Скончалась Ревенка Тонис в августе 2019 года в возрасте 94 лет. После вступления в наследство квартиру продали, а деньги профсоюзная организация передала Совету ветеранов СВЖД.

«Эти средства пойдут на помощь нуждающимся — бывшим работникам центра и дороги. Решение профкома ППО Екатеринбургского ИВЦ передать их Совету ветеранов — пример настоящей благотворительности», — поделился размышлениями председатель межрегионального Совета ветеранов СВЖД Леонид Соколов.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Приятного аппетита

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Профсоюзная организация АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» настояла на возобновлении работы столовой.



В марте на Калужском заводе «Ремпутьмаш» закрыли столовую. Руководство посчитало, что она не нужна. С этим не согласилась профсоюзная организация предприятия.

«Мы обратились к руководству управляющей компании, — рассказывает председатель ППО АО «Калужский завод «Ремпутьмаш» Наталья Тикина. — Писали письма, объясняли, что столовая необходима, так как это единственное на предприятии место, где работники во время перерыва могут полноценно пообедать. А это важно, поскольку питание всухомятку вредно для здоровья. Если не будет столовой, то придется организовать дополнительные комнаты приема пищи, что обойдется намного дороже. С этим согласился исполнительный директор нашего предприятия Виталий Карчамагин».

А еще первичка настаивала на том, что питание должно быть недорогим и обязательно горячим.

Работу столовой решили возобновить. Был объявлен конкурс среди городских предприятий на поставку питания. «В техническое задание мы включили требования по цене и качеству, — говорит Наталья Тикина. — Полный обед не дороже 150 руб., при этом он должен быть горячим, а не разогреваться в микроволновке».

После завершения ремонта 31 августа заводская столовая приняла посетителей. Блюда привозят туда горячими и сразу помещают их на мармиты, благодаря чему они не теряют вкус и не остывают, сохраняя температуру только что приготовленной еды.

Так что теперь заводчане имеют возможность максимум за полтора рубля съесть вкусный горячий обед.

СТРАХОВАНИЕ

Не оказаться «за бортом»

Окончание.
Начало на 1 стр.

Уже 10 июня при участии председателя и содействия медицинских работников ЧУЗ «РНД-Медицина» города Бабаево», а также работников Дорпрофзащиты была оперативно организована ВЭК, собраны, нотариально заверены и направлены страховщику ООО «СН Согаз-Жизнь» необходимые документы.

«Однако, к огромному сожалению, через несколько недель

машинист ушел из жизни. Об этом в страховую компанию была направлена информация», — говорит Татьяна Канурина.

В августе ООО «СН Согаз-Жизнь» выплатило страховое возмещение родственнику, указанному в договоре — 500 тыс. руб. (при сумме уплаченных за три года и два месяца взносов — 77 тыс. руб.).

«В данном случае основной риск, который был определен во время заключения договора — утрата профпригодности. А

потому при выплате по причине ухода из жизни страховым возмещением являлась бы только сумма всех уплаченных взносов, то есть 77 тыс. руб. Однако страховщик выполнил свои обязательства в соответствии с правилами, выплатив всю сумму, — отметила Татьяна Канурина. — Беда может случиться даже с человеком в самом расцвете сил. И потому хоча напомнить, что социальная и страховая защита — это надежный локомотив в будущее».

ВЫПЛАТЫ ПО ПРОГРАММЕ «ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА» В АВГУСТЕ 2020 ГОДА

Дорога	Выплата по риску — профессиональная непригодность		Выплата по риску — дожитие до окончания срока договора (выход на пенсию)		Выплата по риску — смерть		Итого, сумма всех выплат в руб.
	Кол-во	Сумма выплаты, руб.	Кол-во	Сумма выплаты, руб.	Кол-во	Сумма выплаты, руб.	
ВСЖД			2	203 221	1	51 127	254 348
ЗСЖД			3	213 303			213 303
МЖД	4	1 218 221	6	435 375			1 653 596
ОЖД	1	500 000	2	192 459			692 459
СНЖД			2	118 702			118 702
ЮВЖД			1	44 145			44 145
Итого:	5	1 718 221	16	1 207 205	1	51 127	2 976 553

ШКОЛА

Будет у детей бассейн

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

К новому учебному году учащиеся школы-интерната № 30 для детей железнодорожников, что в Комсомольске-на-Амуре, получили подарок — школу после капитального ремонта. Помимо учебной программы дети занимаются здесь информационными технологиями, робототехникой, в их распоряжении класс дистанционных занятий, лингвфонный кабинет, сенсорная комната, кабинет прототипирования. А еще ребятам обещают построить крытый плавательный бассейн.

«Первый звонок в школе-интернате прозвучал еще в ноябре 1960 года, — рассказывает руководитель Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДвЖД Валерий Чулахин — в то время была острая необходимость обучать и воспитывать детей железнодорожников, живущих на линии, особенно на отдаленных станциях, ведь школы были не везде. За столько лет, конечно же, любой здание обветшает. Но Дальневосточная дорога всегда поддерживала этот объект в надлежащем состоянии. Последняя реконструкция идет поэтапно. В 2006 году построен актовый зал, в 2008-м — учебные мастерские, десять лет назад благоустроили стадион. Затем реконструировали учебный и спальный корпус, столовую, построили хозяйственно-прачечный корпус».

Пока дети были на самоизоляции и каникулах, строители нанесли завершающий

штрих — привели в порядок фасад здания. В спальном корпусе, в котором проживают более 120 детей железнодорожников с отдаленных станций БАМа, полностью поменяли электропроводку, полы, двери.

«Профсоюз всегда уделял внимание этому социальному объекту, — продолжает Валерий Чулахин. — Когда полтора года назад я возглавил Комсомольский филиал Дорпрофжел, традицию продолжил. Каждый год перед 1 сентября и 30 мая мы бываем там с подарками. Например, в этом году «под заказ» руководства интерната купили для детей три бескарнасных кресла-мешка, наполненных синтетическими гранулами и меняющих форму».

У Валерия Чулахина строительное образование, и на протяжении ведущихся в учебном заведении ремонтных работ директор школы периодически просила его приехать и оценить профессиональным взглядом, качественно ли они выполняются. Незначительные замечания у него были, но строители тут же устраняли недоделки.

В школе-интернате № 30 ОАО «РЖД» обучаются более 320 детей-железнодорожников, из них 120-130 человек проживают круглосуточно.

А еще на ее базе Дальневосточная железная дорога создала центр дистанционного профильного обучения. Железнодорожные профессии в нем осваивают и ребята «живущие дома». Для интерната расстояние не помеха, поэтому в центре учатся школьники из поселков Березовый, Хурмули, Горин, Высокогорный, Новый Ургал (315 км), Тырма (590),

и даже таких отдаленных от Комсомольска-на-Амуре, как Февральск (827 км по трассе), Этыркен (1500 км по трассе), Верхнезейск (1717 км по трассе).

К 2023 году на территории интерната хотят построить крытый плавательный бассейн. Но эти планы могли бы рухнуть, если бы не вмешательство профсоюза.

Препятствие возникло, откуда не ждали. При согласовании проекта выяснилось, что бассейн будет располагаться ближе, чем 150 м к объектам, признанным культурным наследием регионального значения. Это комплекс зданий, принадлежавших раньше железной дороге, — семь кирпичных коттеджей и здание закрытого железнодорожного техникума, постройки 50-х годов прошлого века. Власти Комсомольска-на-Амуре были готовы разрешить сократить расстояние до объекта до 80 м. Железнодорожники, в свою очередь, заверили, что сваи-то забивать не будут и трещины не пойдут. Однако чиновники рангом повыше — из Хабаровского края — отказали.

Другого места под бассейн найти невозможно, поскольку интернат расположен в центре города. Появились идеи убрать школьный стадион или уменьшить его площадь. И тут выяснилось, что школу-интернат № 30 скоро посетит и.о. губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев.

Валерий Чулахин вызвался переговорить с губернатором и добился устного положительного ответа. Михаил Дегтярев пообещал решить вопрос в течение недели.

УВЛЕЧЕНИЕ

Тяга к реконструкции

НИНА ЛИСИЦИНА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЯРОСЛАВЛЬ

У дорожного мастера Рыбинской дистанции пути Северной железной дороги Александра Селиванова необычное увлечение. Он занимается исторической реконструкцией. Специализируется на периоде раннего Средневековья, но в его коллекции есть артефакты из других эпох.

Александр — железнодорожник в четвертом поколении. Его прадед был дорожным мастером, бабушка трудилась монтером пути, родители работали в цехе дефектоскопии. Были в роду и представители других транспортных профессий. С такими корнями — только на железную дорогу. Александр поступил в профильный техникум в родном городе Узловая, окончил его по специальности «Путь и путевое хозяйство». Работал монтером пути, дорожным мастером на Московской железной дороге, несколько лет обслуживал подъездные пути на металлургическом комбинате в Новокузнецке.

К увлечению исторической реконструкцией Александр пришел не сразу.

» Все детали к комплектам, включая обувь, изготавливаю сам. Использую только натуральные материалы — лен, шерсть, шелк, мех. В реконструкции принципиально важна ручная работа.

«Всегда интересовался историей, — рассказывает он. — Много читал, в том числе, историческую литературу. Помню, когда в школе проходили «Слово о полку Игореве», в деталях представлял сюжеты, которые там описывались. Любил бывать в родной деревне отца Марьянке, расположенной в 15 км от Куликова поля. Впервые о реконструкции услышал в 2001 году от знакомой, которая предложила создать комплект одежды воина. В то время я уходил в армию, и задуманное мы реализовать не успели».

Но идея запала в душу. К ней Александр вернулся в 2014 году. Тогда же он сделал свой первый комплект. Это был костюм ушкунника — новгородского пирата XIII века. Ушкунники нападали на торговые караваны, шедшие по Волге и Каме.

«Реконструкция — это не просто игрушки в солдати-



ков, — уверен Александр. — Это детальное восстановление исторических артефактов по достоверным источникам. Костюмы создаются только после предметного исследования эпохи. Все детали к комплектам, включая обувь, изготавливаю сам. Использую только натуральные материалы — лен, шерсть, шелк, мех. В реконструкции принципиально важна ручная работа. Сам делаю и «статусные вещи» — аксессуары, такие, например, как «обвесы». Это пояса для мелочей, которые мы сейчас складываем в карманы, а их на средневековой одежде не было».

Сейчас в коллекции Александра три полных комплекта: новгородского ушкунника, скандинавского викинга, боярина Древней Руси XIII–XIV веков, а также несколько незаконченных образов, в том числе римского легионера.

Несколько раз в год Александр Селиванов участвует в фестивалях исторической реконструкции, посвященных ключевым событиям русского Средневековья: Ледовому побоищу, битве на Куликовом поле, битве на Воже. На одном из таких мероприятий наш герой познакомился с будущей женой Марией, которая возглавляет рыбинский военно-исторический клуб «Вереск». После этой встречи Александр из Москвы переехал в Рыбинск. «Решили, что здесь будет комфортнее. В столице слишком динамичный ритм жизни, все в спешке. А здесь мы занимаемся любимым делом, остается время и на хобби, и на новые проекты. Надеюсь, когда снимут ограничения, нам удастся реализовать один из них — фестиваль «Битва на реке Сить», — поделился планами дорожный мастер Рыбинской дистанции пути.

А еще Александр периодически снимается в телевизионных сериалах. Но не на историческую тематику — их он не очень любит, поскольку сразу замечает все неточности.

КНИГА

Не забыть о тружениках

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Городская администрация Каменск-Уральска при участии Дорпрофжел на СвЖД подготовила памятное издание, посвященное труженикам тыла во время Великой Отечественной войны.

В книге собраны в том числе воспоминания представителей железнодорожных династий, тружеников тыла, очерки и рассказы об этих людях.

«Работать над книгой начали в ноябре прошлого года, информацию собирала в архиве, ведь в городе на нужды фронта работали 30 предприятий, и в личных беседах с железнодорожниками-тружениками тыла, их родственниками, — говорит специалист Екатеринбургского филиала



Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Ваганова. — Очень сильно помог председатель совета ветеранов Каменск-Уральского узла Валентин Осадчук».

Кстати, в книге есть ма-

териал и о нем и его семье. В день окончания Второй мировой войны в Каменск-Уральском чествовали железнодорожников-тружеников тыла, в подарок они получили книги.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Холод наступает

Сеть готовится к зиме. «Сигнал» выяснил, какие вопросы актуальны сегодня.



Андрей НЕЙВИРТ,
главный технический инспектор труда
Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Профсоюз постоянно мониторит ситуацию, и можно сказать, что в целом подготовка к зиме идет в плановом порядке, существенных отставаний не выявлено.

Так, план поставок на дорогу средств индивидуальной защиты за третий квартал выполнен на 82%, в том числе зимних — 77%, летних — 82%, смывающих и обезвреживающих — 87%.

Беспокоят низкие поставки отдельных видов спецодежды и обуви, таких как комплекты мужские теплозащитные «Локомотив» — 28%, рукавицы утепленные — 36% и уборы головные зимние сигнальные — 37%.

По программе улучшения санитарно-бытовых условий работников в Южно-Уральскую дирекцию инфраструктуры поставлены 23 модульных здания табельных и 48 модульных пунктов обогрева. Дирекция выделила средства на приобретение комплектующих и материалов для своевременного подключения их к системам жизнеобеспечения.

Мы добились разработки на дороге программы по улучшению санитарно-бытовых условий работников региональных дирекций по объектам балансовой принадлежности Южно-Уральской Дирекции по эксплуатации зданий и сооружений на 2020–2021 годы и теперь ежеквартально контролируем ее реализацию.

Вызывает опасения нехватка в дистанциях пути моточасов для выполнения технологических операций, в том числе для выездов на нештатные случаи. Учитывая, что впереди зима, вопрос доставки сотрудников, инструмента и малой механизации к месту работ и обратно становится особенно актуальным.



Игорь ЮЖАКОВ,
заместитель председателя Дорпрофжел
на СвЖД:

— Есть проблемы с подготовкой инфраструктуры, в первую очередь — с пунктами обогрева путейцев. Часть из них до сих пор находится на балансе дистанций пути, остальные — дистанции гражданских сооружений (НГЧ).

В итоге путейцы своими силами подготовили к зиме 72% пунктов. На мой взгляд, это низкий уровень, ведь у нас есть северные регионы, где зима начинается уже в октябре.

Но еще хуже обстоят дела с пунктами обогрева, которые все-таки были переданы НГЧ. Подрядные организации отремонтировали всего в 4,9%, то есть из 61 пункта обогрева в плане подготовлено всего три штуки.

Этот вопрос мы поднимали на заседании штаба дороги по подготовке к зиме, где было решено ускорить работы. Этот вопрос рассмотрим на повторном заседании, которое пройдет по инициативе профсоюза.



Андрей ПОГОДИН,
технический инспектор труда Волго-
Камского филиала Дорпрофжел на
НбшЖД:

— На участке Бугульма — Кандры — Бугульма в составе рабочего поезда курсирует вагон № 063-72411, который используется для доставки работников ОАО «РЖД» к местам работ и обратно.

Зимой поезда в нем превращаются в настоящие испытания. В вагоне не функционируют отопительная система и туалет, отсутствуют энерго- и водоснабжение. В темное время суток передвигаться по вагону приходится на ощупь или с фонарем. Несмотря на неоднократные обращения в дирекцию инфраструктуры, службу пути, вопрос замены или капитального ремонта вагона не решается уже в течение двух лет.



Вячеслав КУЛИСТИКОВ,
технический инспектор
труда профсоюза на
Московско-Смоленском
регионе МЖД:

— В Московско-Смоленском регионе МЖД остро стоит вопрос повышения оплаты за проживание работников в хостелах. В связи с этим мы получаем обращения от членов профсоюза. Всего на регионе 30 хостелов с числом проживающих работников 755.

Технической инспекцией совместно с председателями ППО были обследованы все места проживания, после чего в адрес дистанций гражданских сооружений, которые являются балансодержателями, были направлены обращения по выявленным замечаниям. Это, в первую очередь, состояние санитарно-гигиенических помещений, замена мебели и бытовой техники (холодильников, стиральных машин), необходимость текущего ремонта, установки дополнительных санузлов, ремонта систем канализации, неисправности электрических плит.

В данный момент сформирована заявка на укомплектование хостелов техникой и мебелью, проводятся ремонтные работы в соответствии с графиком. Позиция профсоюза остается неизменной: повышение стоимости должно быть обоснованным, места проживания должны отвечать всем требованиям и стандартам СанПиНа.



Дмитрий ЛОСОНОВ,
технический инспектор труда
Дорпрофжел на Красноярской железной
дороге:

— В преддверии осеннего комиссионного осмотра председатели первичек проверили производственные и служебно-бытовые помещения, табельные, пункты обогрева на предмет обеспечения в них санитарно-бытовых условий, соблюдения теплового режима при низких температурах, необходимости проведения ремонта, оснащения бытовыми приборами, мебелью. Это помогло увидеть несоответствия обеспечения членов профсоюза бытовыми условиями и безопасности выполнения работ, а также устранить недочеты.

Проверки проводит и техинспекция. Есть претензии к дистанции гражданских сооружений — не везде обеспечено исправное состояние системы внутреннего горячего водоснабжения и отопления. На некоторых станциях неисправны шкафы для сушки спецодежды и обуви, в неудовлетворительном санитарно-гигиеническом состоянии душевые помещения. А работники одной из путевых машинных станций и вовсе оказались не обеспечены запасом зимней спецодежды.

Руководителям вручены представления на устранение нарушений с указанием сроков. Профсоюз жестко контролирует их исполнение, ведь от качественной подготовки напрямую зависит не только эффективность работы магистрали, но и безопасность труда, предупреждение заболеваемости и травматизма работников.



Нина ЧЕРЕПАНОВА,
председатель ППО сервисного
локомотивного депо Канда-
лакша филиала «Северо-Западный»
ООО «ЛокоТех-Сервис»:

— ППО контролирует подготовку к зиме. Работы по освещению и текущему ремонту зданий проведены практически полностью. Также по договору с Октябрьской дирекцией тяги капитально отремонтирована кровля механизированного склада, и устране-



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ны недостатки по напращиванию кровли административно-бытового корпуса депо.

В то же время по данным на 18 сентября не решен вопрос соблюдения температурного режима в цехах и подразделениях депо. Отопительный сезон в Кандалакше начался с 3 сентября, но в депо до сих пор нет отопления, хотя ночью температура наружного воздуха приближается к нулю и неблагоприятные микроклиматические условия на рабочих местах сотрудников негативно сказываются на состоянии их здоровья.



Татьяна ГОВРЯКОВА,
председатель ППО Московско-Киевско-
Калужского направления хозяйства пути
МЖД:

— В рамках подготовки к работе в зиму профком особое внимание уделяет состоянию рабочих помещений и инвентаря. Одна из последних поездок была в Воротынский, где мы выявили только один небольшой недочет — не было освещения в сушильном помещении, а остальное все в порядке. Честно говоря, у нас чаще всего замечания бывают именно по электричеству, по розеткам например.

Вообще мы постоянно на линии, выявляем недочеты, заявляем о них, и они быстро устраняются, не накапливаются. Поэтому сейчас находим «мелочи», никаких глобальных замечаний нет.

Сегодня по всем станциям у нас есть рабочие помещения, где зимой можно согреться. Сушильные шкафы получены, а там, где их еще нет, приобретение запланировано. Где нет шкафов, там имеется сушильное помещение — НГЧ помогли сделать.



Владислав ФИЛАТОВ,
заместитель председателя Дорпрофжел
на ЗСЖД, главный технический
инспектор труда профсоюза:

— Полигон ЗСЖД в зимний период отличается сложными природно-климатическими условиями. Это определяющий фактор, требующий ответственного подхода к производственной деятельности. В пору сильных морозов на магистрали вводится особый режим работы, поскольку все системы и механизмы железнодорожного транспорта подвергаются повышенной нагрузке.

Естественно, что в подобных обстоятельствах значительную роль играет профессиональная квалификация персонала. В этом году численность «первозимников» на магистрали составляет 1739 человек. Каждый из них не только закрепляется за опытным наставником, но и проходит специальное обучение в сфере особенностей эксплуатационной работы зимой, профилактики производственного травматизма и профзаболеваний, требований к применению СИЗ.

СИТУАЦИЯ

Люди против машин



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

По поводу массового сокращения персонала Единых центров расшифровки (ЕЦР) параметров движения локомотивов в ЦК РОСПРОФЖЕЛ обратились работники ЕЦР Северной и Горьковской дирекций тяги. Основанием для исключения штатных единиц стало внедрение чтения электронных носителей информации на электронных терминалах самообслуживания (ЭТСО) и автоматической расшифровки КПД. На деле автоматика нормально работать не может, а на людей легла дополнительная нагрузка по повторной расшифровке для устранения допущенных машинами ошибок.

До создания ЕЦР в штате всех эксплуатационных локомотивных депо числились техники-расшифровщики. Благодаря их работе контролировались: правильность ведения поезда машинистом, управление авто тормозами, эксплуатация приборов безопасности. Это обеспечивает безопасность движения поездов, а нарушения, выявляемые техниками-расшифровщиками, рассматриваются на техзанятиях с локомотивными бригадами, что повышает их квалификацию.

«Сегодня считывание модулей памяти и закрытие маршрута машиниста производится на терминалах самообслуживания (ЭТСО) с использованием технологии электронного маршрута машиниста. А расшифровывают модули памяти автоматические системы АРМ ЦР и АСУТ НБД-2, — рассказывает заместитель руководителя технической инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ Николай Ефремкин. — С внедрением

на локомотивах современных комплексов регистрации параметров движения профессия техника-расшифровщика вроде как стала вымирающей. Их сначала перевели из штата депо в ЕЦР, а в январе всем, кто на линии (в отделениях по расшифровке, входящих в состав ЕЦР) занимался расшифровкой с использованием программного комплекса, выдали уведомления о сокращении».

Всего на сети должны быть сокращены 375 техников. Приказы, изданные в январе 2020 года, в разы превышают данные, указанные в программе технологических мероприятий Дирекции тяги на 2020–2025 г. № 164 от 6 июня 2019 г.

Изменение штатных расписаний в сторону уменьшения должно происходить при автоматизации производственных процессов и внедрении новых технологий. И в отношении техников-расшифровщиков именно это вроде как и произошло. Основным преимуществом программных комплексов АСУТ НБД-2 и АРМ ЦР как раз и называлась полностью автоматическая расшифровка и исключение человеческого фактора.

Однако заработавшая на всех дорогах с 1 апреля электроника оказалась далека от совершенства. Ведь полноценное внедрение считывания данных через ЭТСО так и не отлажено, а АСУТ НБД-2 не может расшифровывать файлы отдельных поездов без участия человека.

«Система пытается шифровать, шифрует, регистрирует нарушения, но заносит их некорректно. Нарушения, которые бы были подтверждены машинистами-инструкторами, она практически не выявляет. Особенно это касается маневрового движения. В итоге инструкторы возвращают нам расшифровку обратно. Сами

программные комплексы повторно расшифровать «ленту» не могут, и приходится техникам большую часть сделанной машиной работы переделять», — рассказал «Сигналу» техник-расшифровщик с Северной дороги.

Большое количество нарушений, выявленных авторасшифровкой, при расследовании в АСУТ НБД относят на код «некорректная работа алгоритма автоматической расшифровки КПД». А это негативно отражается на качестве и полноте расследования проектно-конструкторским бюро локомотивного хозяйства этих нарушений и внесении изменений в алгоритм работы программы.

Так что при внедрении АСУТ НБД-2 у техников по расшифровке не только остались все прежние технологические операции, но еще и добавились обязанности мониторинга, анализа и передачи разработчикам ошибок, полученных при расшифровке файлов поездов автоматической.

Объем работы у них значительно вырос, при этом все расшифровщики, физически по-прежнему работающие в локомотивных депо, а оформленные в ЕЦР, еще весной выведены за штат. На Северной дороге они останутся лишь в ЕЦР в Ярославле. А всем техникам с линии — 55 человек — уведомления о сокращении выдали в феврале, 14 апреля они должны были закончить работу. Но вмешалась пандемия.

В это время со всей сети сыпались нарекания на авто-

матизированную расшифровку, к проверкам привлекался ре-визорский аппарат, ведь «недобросовестная» расшифровка параметров ведения локомотивов может привести к катастрофе.

В итоге необходимость совершенствования и доработки системы автоматической рас-

сокращать техников теперь нельзя и даже опасно. Однако, вопреки телеграмме, на Горьковской и Северной дорогах АСУТ НБД-2 по-прежнему в работе, пусть в тестовом режиме, но она все также автоматически расшифровывает кассеты регистрации, допуская все те же ошибки.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Николай ЕФРЕМКИН,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНСПЕКЦИИ ТРУДА
РОСПРОФЖЕЛ:

— Профсоюз проинформировал Дирекцию тяги о проблеме и предложил провести совещание. И после выхода с самоизоляции оно состоялось. Профсоюз не ставит под сомнение автоматизацию производственных процессов, в том числе расшифровки, а это значит, что штат расшифровщиков будет сокращаться. Наши опасения связаны с трудоустройством сокращаемых работников и с тем, что в существующем виде программа угрожает безопасности движения поездов и нуждается в доработке.

Наши доводы услышали. На Северной и Горьковской дорогах программные комплексы оставили как пилотные проекты, где их будут дорабатывать. Все понимают, что техники-расшифровщики — квалифицированные специалисты в организации движения и нельзя просто их выставить на улицу. Надеемся, что их квалификация и знания будут учитываться при предложении им вакансий для трудоустройства на железнодорожном транспорте и что они не пополнят и без того растущую армию безработных.

шифровки признали. И 2 июля на сеть ушла телеграмма за подписью главного инженера Дирекции тяги Олега Чикиркина о приостановке до особого указания автоматической передачи нарушений безопасности движения, выявленных автоматической расшифровкой КПД, и переходе на ручную расшифровку и ввод выявленных нарушений в АСУТ НБД.

Казалось бы, вопрос, пусть временно, закрыт, —

А расшифровщики все так же выведены за штат. Тем, кто работает на Горьковской дороге, уже выдали новые уведомления о сокращении, и четыре подразделения Северной тоже их получили.

«У большинства сокращаемых техников стаж работы на железной дороге более 15 лет. Они — профессионалы своего дела», — говорит техник-расшифровщик Северной дороги.

Официально

Евгений ПОЦЕПУЕВ,
начальник отдела
информатизации Дирекции тяги
ОАО «РЖД»:

— В целях совершенствования системы АСУТ НБД-2 в Дирекции тяги разработана Дорожная карта от 7 июля 2020 года № 216, в соответствии с которой выполнены следующие мероприятия. Утверждено временное Положение об организации работы с использованием автоматической расшифровки электронных носителей информации, определяющее порядок работы персонала в рамках проекта АСУТ НБД-2.

Определен базовый классификатор определения, состоящий из 239 ситуаций по всем устройствам безопасности, которые должны выявляться автоматической расшифровкой. Определены направления работы по совершенствованию как алгоритмов, так и классификатора ситуаций.

Проведены семинары с участием техников по расшифровке, машинистов-инструкторов,

руководителей депо и Дирекции тяги по организации работы в АСУТ НБД-2.

Было доработано программное обеспечение. Определены перечни грубых нарушений и ситуаций, с последующим запретом на их автоматическую передачу в АСУТ НБД.

Установлен запрет на автоматическую передачу поездов в АСУТ НБД в случае выявления 15 и более нарушений.

Эти мероприятия позволили ограничить количество необъективно выявляемых нарушений и дали инструмент разбираться с причинами некачественной привязки и недостоверными входными данными для расшифровки, например с достоверностью введенных ограничений скорости в системе АСУ ВОП.

Установлена версия программного обеспечения терминала, в которой реализован ввод информации по приказам ДСП, следования по неправильному пути и прочее, взамен бумажного рапорта маши-

ниста, что также должно повысить качество расшифровки параметров движения.

При совершенствовании системы автоматизированной расшифровки удалось выявить неисправность отдельных систем, их монтажа на локомотивах, непосредственно влияющих на качество расшифровки. Совместно с Дирекцией по ремонту проводится работа по восстановлению и приведению их в соответствие утвержденным проектам. Повторюсь, что ошибки монтажа сейчас вызывают основную массу «негатива» в части качественной расшифровки.

Для объективности оценки качества автоматизированной расшифровки следует также отметить, что при рассмотрении выявляемых нарушений с кодом «некорректная работа» выявлялись случаи нарушений управления локомотивов, которые по различным причинам, не всегда объективным, расшифровщиками не учитывались.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Нескучное время

НАТАЛЬЯ МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ЮВЖД
ВОРОНЕЖ

Председатель ППО пригородной пассажирской компании «Черноземье» Наталья Кудинова за популярностью не гонится, а просто действует в интересах работников.

Председателем ППО ее выбрали в 2015 году. «Сначала я отказывалась, думала, что не справлюсь с такой ответственностью, ведь это жизнь и защита интересов работников, но оказалось, что с того момента у меня началось такое насыщенное событиями время, какого никогда не было», — говорит Кудинова.

Наталья родом с Алтая. В Барнауле закончила параллельно два факультета в Алтайском государственном университете и получила два диплома о высшем образовании. Там же начался и трудовой путь. За время учебы не раз проходила практику в Дирекции железнодорожных вокзалов Западно-Сибирской железной дороги, где ее мама, Людмила Ивановна, работала ведущим инженером по охране труда. Она не только передавала свои знания, но и строго спрашивала. Так сложилось, что после университета Наталья устроилась работать в продажи систем электронного документооборота.

«Это было очень скучно и бесперспективно: компьютеры, документы и цифры. Именно поэтому решила испытать себя на железной дороге. Сначала работала дежурной в комнате отдыха и в комнате матери и ребенка в региональной Дирекции железнодорожных вокзалов. Затем — инженером по охране труда в пассажирской компании «Алтай-Пригород», — рассказывает председатель ППО.

А в 2011 году Наталью пригласили работать в ППК «Черноземье», и она переехала в Воронеж. «Так по сей день



ФОТО ИЗ АРХИВА НАТАЛЬИ КУДИНОВОЙ

и занимаюсь охраной труда в ППК «Черноземье». А пять с половиной лет назад коллектив еще и в подопечные по профсоюзной линии приняла», — говорит она.

А коллектив в ответ на свой выбор получил не только положенную защиту своих прав и интересов, но и массу интересных идей, экскурсий, соревнований и прочих объединяющих дел. Ресурсов хватает. Ведь коллектив ППК 470 человек.

Освоилась Наталья на новом месте легко. «Рада, что являюсь неосвобожденным, это очень интересно же. Конечно, сначала было трудно, но я быстро освоилась, вникла во все тонкости этой непростой, но очень интересной работы и ни разу не пожалела о выборе», — говорит Кудинова.

Видимо, сама судьба профсоюзная в ответ на такой подход стала благодарить. Летом 2015 года на награждении участников велопробега, который организовывал Дорпрофжел на ЮВЖД во время беспроигрышной лотереи, Наталья, находившаяся среди зрителей, выиграла велосипед.

«И началось мое участие во всех возможных велосипедных мероприятиях. Да и не только в них, вообще жизнь очень насыщенная пошла с профсо-

юзом и спортом, — говорит она. — Чего стоит участие в Школе молодого профсоюзного лидера».

Кстати, Наталья первая на дороге среди председателей освоила использование QR кода, разместив его на своей визитке, и маленький кусочек картона стал нести большой объем информации о первичной профсоюзной организации.

Ну, а спорт — это отдельная любовь Кудиновой. Ни одно спортивное мероприятие Дорпрофжел не проходит без участия председателя первички ППК «Черноземье». И это не предел.

19 сентября в Воронеже прошла регата на «Драконах». Это большое каное с головой мифического существа, которое вмещает 10 или 20 человек. В носовой части сидит барабанщик, который задает ритм гребцам.

Железнодорожники не остались в стороне от соревнований. «Команда у нас сборная, и мы из ППК, и движенцы, и из ведомственной охраны парни. Тренировались усиленно. Признаться: если бы в спортзал не ходила, то после первой тренировки и руки поднять не смогла бы. Очень нелегко», — рассказала Наталья.

ЛАУРЕАТ

Забота о коллективе

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,
Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

В этом году коллектив Западно-Сибирского регионального общего центра обслуживания в третий раз избрал Елену Козляниченко на должность председателя первичной профсоюзной организации.

Железнодорожная биография Елены насчитывает 27 лет трудового стажа. Окончив Омский государственный университет путей сообщения, молодая железнодорожница 13 лет работала в пассажирском вагонном депо Новосибирск, пройдя этапы трудового становления от проводника вагонов до начальника поездных бригад и инструктора по производственно-техническим вопросам.

Интерес к точным наукам и тяга ко всему новому подтолкнули Елену к получению второго образования по специальности «Экономика и бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте».

В 2009 году на полигоне магистрали был образован Западно-Сибирский региональный общий центр обслуживания — структурное подразделение Центра корпоративного учета и отчетности «Желдоручет» — филиала ОАО «РЖД». В коллективе встал вопрос о создании первичной профсоюзной организации и выборе председателя профсоюзного комитета.

«Несмотря на то что любовь к общественной работе и профсоюзу у меня зародилась еще в институте, — рассказала Елена Козляниченко, — я даже представить себе не могла, что свяжу свою жизнь с РОСПРОФЖЕЛ, на своем опыте оценю эффективность социального партнерства, буду помогать работникам, защищать права и интересы своих коллег. В результате решения коллектива меня выбрали на пост председателя первички».

С тех пор прошло почти 11 лет, а Елена Козляниченко

все с тем же вниманием и заботой подходит к решению каждого вопроса, поддерживает партнерские отношения с руководством центра.

«Специфика коллектива заключается в том, что 97% работников — женщины, — отметила начальник Западно-Сибирского регионального общего центра обслуживания Елена Гайнуца. — Благодаря взаимодействию с профсоюзом нам удается успешно реализовывать мероприятия по социальной поддержке сотрудников. Семейное оздоровление, детский отдых, помощь в тяжелых жизненных ситуациях — все это способствует благоприятному психологическому климату в коллективе, стабильной работе».

Сегодня в центре трудятся 1290 человек, профсоюзное членство составляет почти 100%. Помимо основной деятельности в 2015 году Козляниченко избрали председателем контрольно-ревизионной комиссии Дорпрофжел, а в 2019 она вошла в состав комитета женщин Западно-Сибирской железной дороги.

«Комитет женщин нашей магистрали занимается совершенствованием условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин, — говорит Елена Козляниченко. — Ежедневно силами комитета проводятся онлайн-тренинги, лекции и видеоуроки в социальных сетях на профессиональные и бытовые темы. В мае я участвовала в проекте РОСПРОФЖЕЛ «Профсоюз для женщин», что позволило поделиться с работниками центра и труженицами магистрали полезной информацией о здоровом образе жизни, ораторском мастерстве, стрессоустойчивости и психологии семейных отношений».

За профессиональные достижения и высокий уровень социальной ответственности Елене Козляниченко присвоено почетное звание Лауреата премии РОСПРОФЖЕЛ.



ФОТО ИЗ АРХИВА НАТАЛЬИ КУДИНОВОЙ



ФОТО АВТОРА

НАУКА

Виноваты подстаканники

Неудачная конструкция подстаканников вынудила производителя самолетов внести изменения в кабину лайнера.

Аэрокосмический концерн Airbus был вынужден доработать кабины пилотов дальнемагистральных широкофюзеляжных двухдвигательных пассажирских самолетов семейства Airbus A350 после того, как неудачная конструкция подстаканников привела к нескольким случаям остановки двигателей в воздухе. Об этом пишет журнал «Популярная механика».

При проектировании инженеры ошиблись с размером под-

стаканников у мест пилотов. Он оказался меньше, чем диаметр стаканов для напитков, которые подают в полете. Из-за того, что стаканы не помещались, экипаж вынужден был ставить напитки на элементы центральной консоли.

В итоге пилоты неоднократно проливали напитки. Было зафиксировано несколько случаев остановки двигателей во время полета по этой причине.

Расшифровка данных «черных ящиков» показала, что примерно за 15 минут до остановки двигателя на центральную консоль пилоты проливали напитки, а затем электронное

управление двигателем приказывало закрыть запорный клапан высокого давления после несогласованного сигнала с интегрированной панели управления. Пилотам не удавалось повторно запустить двигатель.

Представитель Airbus подтвердил, что уже сертифицировал водонепроницаемую крышку центральной консоли кабины экипажа Airbus A350. Ее установят на все новые лайнеры, а на находящиеся в эксплуатации — поставят во время планового обслуживания. В качестве временного решения проблемы предложена съемная влагозащитная накладка.

ИСТОРИЯ

Венценосные машинисты

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Хобби есть у всех, даже у царствующих особ. Людовик XVI, считая, что каждый человек должен заниматься ручным трудом, оборудовал у себя во дворце небольшую кузницу, где предавался любимому делу. А болгарские цари Фердинанд I и его сын Борис III, правившие страной в конце XIX — первой половине XX веков, увлекались железной дорогой. Причем конкретно — поезда водили, без отрыва от основной «царской» работы.

На троне славянской страны немцы оказались достаточно случайно. После серии русско-турецких войн территорией Болгарии управляла российская администрация. Когда пришло время определиться с правителем для княжества, по тогдашним договорам остававшегося в вассальной зависимости от Османской империи, Александр II предложил кандидатуру генерала Александра Баттенберга, племянника императрицы Марии Александровны. Однако русского генерала приняла «в штаны» болгарская аристократия — в августе 1886 года он отрекся от престола.


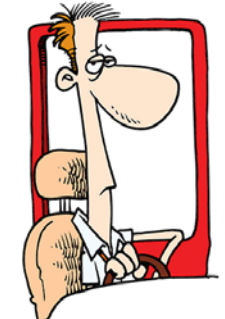
Замену ему нашли в Германии в лице Фердинанда Сансен-Кобург-Готского, приходившегося по женской линии дальним родственником последним царям Второго Болгарского царства, павшего под ударами турок в конце XIV века. И хоть немец не знал ни слова по-болгарски, 7 июля 1887 года Национальное собрание утвердило его князем как Фердинанда I — несмотря на все возражения России.

Управленцем князь неожиданно оказался толковым. Был принят закон о поощре-

нии фабричного производства, промышленным предприятиям были предоставлены крупные льготы. С 1887 по 1900 год протяженность столь любимых Фердинандом железных дорог в стране выросла в два раза. К тому же через Болгарию прошел маршрут трансграничного «Ориент-экспресса». Этим князь (царем он станет лишь в 1908 году) в свое удовольствие пользовался — при пересечении поездом болгарской границы он, как говорили, на первой же станции выгонял из будки машиниста и сам становился за управление паровозом. И это при том, что прав управления у него не было — монарх был самоучкой...

Рекламы из этого своего увлечения Фердинанд не делал, но нет ничего тайного, что не стало бы явным: паровозники однажды пожаловались в Международное общество спальных вагонов — владельцам «Ориента» на княжеские хулиганства, ставившие под угрозу безопасность пассажиров. Фердинанду пригрозили различными санкциями вплоть до пуска «Ориента» круглым путем, в обход Болгарии. Скрепя сердце он согласился угомониться, выговорив себе одно послабление: возможность подняться в паровозную будку и дать гудок.

Борис III, вступивший на престол в 1918 году, ошибок отца не повторял, хотя железную дорогу любил страстно, и в сентябре 1910-го, еще будучи наследником, сдал экзамен на права машиниста. Страницы многих газет обошла фотография, где он, по-хозяйски облокотившись, выглядывает из паровозной будки. А еще Борис был очень популярен в народе — насколько вообще может быть популярен царь. Только это уже совсем другая история.

Умасливание взяточника	Родосский	Спутница в дороге	Экс-президент Саркози	Национальность Дракулы	Актриса Гребешкова	«Место спевки» котов в марте	Планка кредита	Пророк, что два часа уволок
Покушение на доброе имя	«Цирлы» балерины	Невидимка-неуловимка	Сон ветра на море	«Нирвана шамана»	Карлик			
Правомочный минимум	Изгородь	Слово после мата	Киев как родич Суздаль	Костюм, имеющий свою честь	Усач из сюрреалистов	Холопка		
	Корка цитрусовых	Шеренгаларьков	«Тихий окоп»					
	Оппонент тещи		«Дань» с липы					
	Одна седьмая умного лба		Лепёшка с «кармашком»					
Группа Евгения Хавтана	Не жидкая жидкость	Овраг, поле-вода враг	«Дом» для фотографий	Непосильный налог	Помрачение чувств	Виртуальная кличка		
Поступление товара	Тяговая сила с картины Репина	Джордано ...	Штурман для туриста					
				Оковы рабства	Сгон лишнего жира	Ветреное ралли	Сапоги байкера	Рабство
«Зацепка» бабника	«Банда» Мамаля	Выдающаяся суша	Горный штат США	Роберт кратко	Доллар фамильярно	Хитрый тип	«Проверочная» норма соли	«Эпицентр ставок»
Пореврик				Домашняя лама				
Плод «с чубчиком»	Факты, «пошедшие по рукам»			Ранение от силы трения		«Укус» иголки		

СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 33

По горизонтали: Сигара. Орешек. Логарифм. Бурьян. Нап. Бум. Самара. Теннисист. Сноп. Схема. Кипа. Дан. Увар. Киса. Лига. Нагар. Яма. Эдем. Ним. Биополе. Режим. Ван. Тятя. Азу. Бри. Интерн. Реклама. Ангел. Олук. Спаржа. Детвора.

По вертикали: Комбат. Нейрон. Челябинск. Смак. Грива. Рамка. Конус. Щела. Ареопар. Миледи. Страна. Мускул. Киви. Пара. Маслянов. Ырыло. Надрез. Гамбит. Каменщик. Мила. Имя. Начало. Рубаха. Тонна. Пирс. Этна. Бред. Реле. Раж. Лов. Мур.



Борис III еще будучи наследником сдал экзамен на права машиниста

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЭТАП

Станции пересели на велосипеды

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

На узловых станциях Красноярской магистрали состоялся региональный этап велопробега.

Из-за ограничений, связанных с пандемией коронавируса, этот этап не удалось провести в апреле, как планировалось изначально. И даже сейчас, в целях профилактики распространения COVID-19, велопробег состоялся только на узловых станциях — Красноярск, Абакан, Боготол, Иланская, Ачинск, Саянская и Ужур, без приезда участников из других регионов.

Всего участие в мероприятии приняли более 250 железнодорожников и членов их семей.

В Красноярске спортсмены собрались в спортивном комплексе «Радуга», построенном к Универсиаде-2019.

«Спасибо, что нашли время приехать и отдать дань памяти всем, кто ковал Победу. Тем, кто на протяжении 115 лет защищал права и свободы железно-



рожников», — поприветствовал присутствующих один из участников велопробега, заместитель председателя Дорпрофжел на КрЖД Сергей Половинский.

Кстати, перед собравшимися выступили и их коллеги, принявшие участие в общероссийском велопробеге.

«Мероприятие волнительное, и оно не про спорт, а про дружбу, командную работу. За восемь дней мы проехали 850 км, и чаще всего маршрут проходил по проселочным дорогам. Конечно, очень больно, когда

в какой-нибудь деревне ты видишь на мемориале 14 одинаковых фамилий и понимаешь, что семья не дождалась с войны 14 человек. Радует, что люди помнят, поддерживают эти мемориалы в порядке. Спасибо профсоюзу за такой урок истории», — рассказала начальнику сектора корпоративного управления и реализации стратегии Евгения Просенкова.

Евгения вручила Сергею Половинскому памятный знак из Прохоровки для хранения в музее Дорпрофжел на КрЖД.

КОРОТКО

БАТАЛИИ УЗЛОВЫХ ТУРНИРОВ

Московско-Смоленское региональное обособленное подразделение Дорпрофжел на МЖД открыло серию узловых турниров по мини-футболу.

В турнире Московского узла на поле спортивного зала «Локомотив» на Курской приняли участие семь команд. «Турнир прошел в упорной борьбе, было много интересных моментов. Спасибо игрокам за корректное отношение к соперникам», — сказал председатель ППО Московско-Смоленского центра организации работы железнодорожных станций Юрий Соськин.

Кстати, впервые в истории футбола Московского узла среди мужчин турнир судила женщина — оператор поста централизации станции Налуга-1 Анастасия Сайфульмулюнова.

Победителем турнира стала команда Московско-Смоленского центра организации работы железнодорожных станций, второе место за спортсменами Московско-Рижской дистанции пути и третье — у Московско-Смоленской дистанции электроснабжения.

ДЛЯ ДЕТЕЙ И ПЕНСИОНЕРОВ

Пенсионеры станции Находка-Восточная готовятся к спартакиаде «Связь поколений», посвященной 45-летию предприятия.

«Подготовка идет регулярно, наши ветераны, например, ежедневно выходят на зарядку», — рассказала председатель ППО станции Находка-Восточная Ольга Бродяги-

на. — Тон коллегам задают Валентина Гыпылова, Вера Нирейчева, Наталья Козлова. Они занимаются в клубе для людей старшего поколения в поселке Врангель «Активное долголетие» с тренером».

В празднике спорта, а он пройдет в сентябре, примут участие пенсионеры, молодежь и дети работников станции.

ФУТБОЛ В САМАРСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Команда службы пути и тоннельных сооружений (капитан — Дмитрий Киселев) завоевала чемпионский титул в турнире метрополитена Самары по летнему мини-футболу.

В финальном матче она обыграла команду электродепо. Организатором спортивного мероприятия выступил профком метрополитена. Призерам вручены медали и подарочные карты сетевого супермаркета.

«ЛВЫ» ДРАЛИСЬ, КАК ЗВЕРИ

Юноши и подростки выступили наравне со взрослыми спортсменами.

В прошедших соревнованиях на Кубок по футболу, проводимых ФСК «Локомотив-Кинельский узел», впервые участвовала детская команда «Львы». В нее вошли работающие на Кинельском узле студенты-заочники железнодорожных учебных заведений и дети железнодорожников.

«Львы» дрались, как звери, и завоевали второе место, уступив команде дистанции пути Кинель», — сказал председатель ФСК Владимир Иванов.

ВЕЛОПРОБЕГ

Соревновательный дух

Подведены итоги онлайн-велопробега, организованного Дорпрофжел на Октябрьской дороге и посвященного 75-летию Победы, участниками которого стали 167 представителей со всей сети.

Для участия в велопробеге необходимо было заполнить анкету, установить на мобильном устройстве программу STRAVA и присоединиться в ней к клубу РОСПРОФЖЕЛ. От предприятий, расположенных на полигоне Октябрьской магистрали, в программе зарегистрировался 61 работник. Еще 106 участников — это представители 16 Дорпрофжелов, аппарата управления ОАО «РЖД», ТЕРПРОФЖЕЛ МОСЖЕЛТРАНС.

Веломарафон проводился с июня по август. В программе STRAVA велосипедисты учи-

тывали не только пройденный километраж, но и среднюю скорость движения, и рельеф местности.

Лучший результат (878 баллов) среди всех участников показал слесарь-механик филиала «Дальневосточный» ООО «ЛокоТех-Сервис» Сергей Полотов.

Немного, всего на 10 баллов, от него отстал рабочий по комплексному ремонту зданий дистанции по обслуживанию пассажирских обустройств Московской дороги Евгений Анцупов. Оба за летние месяцы проехали более 8500 км.

«Для меня велосипед — это образ жизни, — говорит Евгений Анцупов. — Я и на работу, и с работы езжу на нем и просто катаюсь в свободное время».

В прошлом году Евгений уже участвовал в онлайн-VELO-

пробега и занял первое место. А в этом году в составе Авангарда Южного ехал от Новороссийска до Тамани в рамках организованного РОСПРОФЖЕЛ велопробега, посвященного 75-летию Победы в Великой войне.

Среди девушек в онлайн-велопробеге самой активной стала программист Челябинского ИВЦ Юлия Неструева.

«В тесных рамках эпидемиологических ограничений и неясных представлений о том, когда они будут сняты, организовать масштабное мероприятие было не так-то просто, огромное спасибо за оптимизм и мотивацию. Спасибо организаторам онлайн-велопробега за труд и внимательное отношение к каждому участнику», — поделилась впечатлениями Юлия Неструева.

Среди работников Октябрьской дороги наилучшие результаты показали электромеханик Тверской дистанции СЦБ Андрей Грудистый и ведущий инженер вокзала Мурманск Олеся Шишкина.

Олег ГЕЛЬВИГ,
Дорпрофжел на ОЖД
Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Александр ГОЛУБЕВ,
председатель Дорпрофжел на ОЖД:

— Для нас это не первый опыт проведения онлайн-велопробега. Приятно, что по сравнению с прошлым годом увеличилось количество участников. Этот формат успешно дополнил очный велопробег РОСПРОФЖЕЛ, который завершился 30 августа в Москве.



Члены РОСПРОФЖЕЛ приняли участие в фестивале по любительской ловле рыбы среди работающей молодежи города Брянска «Без труда не выловишь и рыбку из пруда».

Команда Брянского регионального центра связи в общем зачете по ловле заняла второе место, а вот в приготовлении блюд из рыбы им не было равных.

«На фестиваль участники приехали семьями. Желающие могли пострелять из пневматической винтовки и попариться в походной бане, а для детей были организованы активные игры», — рассказала председатель ППО Брянского регионального центра связи Светлана Моськина.



Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство № 012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШЧАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПЛАНСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦН ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhel.rzd.ru>

E-mail: pashhalovan@rzd.ru; volkovam@rzd.ru; pryamitsynaOV@chrgpt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovam@chrgpt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД. ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
<http://www.redstarph.ru>
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати: 29866
Общий тираж: 108 550 экз.
Номер подписан: 22.09.2020 г. №