

Гудок

издательский дом

4 АПРЕЛЯ 2025 ГОДА
ПЯТНИЦА № 13 (10009)
ОБЪЕДИНЁННЫЙ
ПЯТНИЧНЫЙ ВЫПУСК

ПРИЗЫВ

ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА НА ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ВЫХОДИТ С 1934 ГОДА

12+

Искусство быть машинистом



В Челябинском ДКЖД 28 марта
с профессиональным праздником поздравили
работников локомотивных бригад. Особым гостем
в этот день стал труженик тыла, почётный
железнодорожник Владимир Лунин

Подробности читайте на стр. 6 ►



Ритм сети

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВЛЕНЫ РЕДАКЦИЕЙ ГАЗЕТЫ «ГУДОК» ДЛЯ ВСЕЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



ПРИВГУПС

Транспортная академия для детей

Конкурс | Приволжский государственный университет путей сообщения (ПривГУПС) выиграл грант Движения Первых. На эти средства в вузе будет создана Детская академия транспорта.

Автор ● Юлия Антич

В минувший понедельник объявили итоги грантового конкурса, организованного Общероссийским общественно-государственным движением детей и молодежи «Движение Первых».

СОВМЕСТНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ РЕБЯТ И ВЗРОСЛЫХ

«Грантовый конкурс – это возможность реализовать социально значимые инициативы, поддержанные самими детьми. Мы получили более 5,5 тыс. заявок из всех регионов России, – отметил председатель правления Движения Первых Артур Орлов. – Больше всего будет реализовано проектных активностей муниципального масштаба – 233, также мы ожидаем 27 всероссийских мероприятий».

Конкурсные работы были выбраны экспертным советом, в который входили доктор и кандидаты наук, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, проректоры вузов, уполномоченные по правам детей.

Они оценили каждый проект по нескольким критериям: актуальность, социальная эффективность, значение для общества, инновационность форм и механизмов реализации.

Победителями в итоге стали 513 инициатив из 79 субъектов Федерации. Их представили школы, средние профессиональные и высшие учебные заведения, а также учреждения дополнительного образования.

ПОДГОТОВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Отраслевой вуз ПривГУПС выиграл грант на реализацию профориентационного проекта «Детская академия транспорта».

Как рассказал руководитель проекта, первый проректор ПривГУПС Максим Гнатюк, команда университета предложила организовать для школьников серию активностей с целью формирования у них интереса к железнодорожному транспорту и транспортной отрасли.

Проект предусматривает проведение профориентационных мероприятий:



Проект станет важным шагом в формировании кадрового резерва и поможет сделать выбор профессии

выставок, мастер-классов, кейс-чемпионатов с участием преподавателей вуза, а также специалистов предприятий Куйбышевской магистрали.

«В рамках проектной активности для школьников пройдет экскурсия на предприятия железнодорожного транспорта, интерактивные мероприятия, помогающие познакомиться с профессиями будущего», – отметил Максим Гнатюк.

Всего в проекте примут участие 2400 школьников, которые смогут не только узнать о перспективных направлениях транспортной отрасли, но и определить себя с будущей профессией.

Участники Детской академии транспорта попадут на один из трёх факультетов в зависимости от возрастной группы: «Юный инженер транспорта» (от 7 до 10 лет), «Профессия будущего» (от 11 до 15 лет), «МАГИСТРАЛЬ» (от 16 до 18 лет).

«Проект «Детская академия транспорта» станет важным шагом в формировании кадрового резерва отрасли и поможет школьникам Самарской области сделать осознанный выбор профессии, – подчеркнул Максим Гнатюк. – Университет благодарен службе управления персоналом Куйбышевской железной дороги, а также руководству дорпрофже-ла на Куйбышевской магистрали за поддержку».

Единые требования межгосударственного вагонопотока



Роман Хойхин, начальник Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры

Блиц | В конце марта на площадке Тихвинского вагоностроительного завода прошло 79-е заседание комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран – участниц Содружества независимых государств, на котором присутствовали представители 13 государств.

– Роман Александрович, какие вопросы рассматривались в Тихвине?

– В ходе совещания обсудили и приняли решения по 44 важным для отрасли вопросам. Актуализированы требования по ремонту и техническому обслуживанию грузового подвижного состава, согласовано более 30 технических условий на изготовление новых вагонов, дополненных в части предоставления данных о номенклатуре перевозимых грузов и периодичности проведения ремонта.

Все изменения направлены на сохранение единых норм и требований для обеспечения беспрепятственного курсирования грузовых вагонов между государствами Содружества.

– Расскажите о важнейших решениях и о том, как они повлияют на перевозки.

– Комиссия согласовала изменения в «Общее руководство по ремонту тормозного оборудования вагонов», предусматривающие полную замену резинотехнических изделий при ремонте магистральных и главных частей воздухораспределителя грузовых вагонов.

С 1 июля 2026 года вступят в силу поправки, внесенные в документ «Ремонт тележек грузовых вагонов тип 2 по ГОСТ 9246 с боковыми скользными зазорного типа. Общее руководство по ремонту». Здесь актуализированы данные по конструкторской документации тележек грузовых вагонов, уточнены требования к механической обработке опорной поверхности буксового проёма, установлен запрет смешанной установки в одной тележке боковых рам, имеющих разный тип сечения.

Кроме того, уже с 1 января будущего года начнут действовать изменения в руководящем документе по ремонту и техническому обслуживанию колёсных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 мм, предусматривающие применение в новых колёсных парах только новых комплекующих и предоставление полных данных о применяемых подшипниках.

Согласно имеющемуся прогнозу, обозначенные меры уже к 2027 году позволят снизить на 15% количество отказов технических средств по неисправности резинотехнических изделий тормозного оборудования и на 5% – по нагреву буксового узла. ● **Беседовал Александр Зубов**

[HTTPS://PORTAL.POCHE.TU](https://portal.pochet.ru)

Читать наши пятничные выпуски можно в личном кабинете НА СЕРВИСНОМ ПОРТАЛЕ ПЕНСИОНЕРА ОАО «РЖД»

ЗА ЛЮБИМОЙ ГАЗЕТОЙ – В ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ*

*Только для пенсионеров ОАО «РЖД»



Дорога

765,7 ТЫС.

пассажиров отправлено в марте 2025-го со станций ЮУЖД, что на 5,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года

Везём и ремонтируем

Перспектива | Обсуждение мер по повышению качества ремонта новых серий локомотив и грузовых вагонов стало основным на прошедшем 29 марта заседании Региональной оперативной комиссии.

Автор ● Татьяна Елисева

Профильные предприятия отчитались о проделанной за 2024 год работе, наметили перспективы и рассказали о проблемах. Так, на Челябинском электровозоремонтном заводе в прошлом году новые серии локомотивов не ремонтировали. Но железнодорожники освоили ремонт новой колёсной пары с подшипниками качения для электровозов ЗЭС4К и ЗЭС5К. За год на линию они выпустили 111 таких колёсных пар. В 2025-м предприятие запланировало освоение капитального ремонта тяговых электрических двигателей ДТК-800А и ДТК-800Е для локомотивов 2ЭС4К и ЗЭС4К. В перспективе они собираются начать ремонт новой серии локомотивов 2ЭС5К и ЗЭС5К «Ермак».

На Оренбургском локомотиворемонтном заводе в объёме среднего и капитального освоены ремонты машин 2ТЭ116, 2ТЭ116К, 2ТЭ116У и отремонтирован в объёме среднего ремонта 2ТЭ25КМ. В этом году завод будет работать с локомотивами 2ТЭ116УД и 3ТЭ116У.

– Никаких особых проблем не вижу с ремонтом локомотива 3ТЭ116У. Он такой же, как 2ТЭ116У, только добавилась ещё одна проходная секция без кабины, – доложил исполняющий обязанности директора Оренбургского локомотиворемонтного завода Дмитрий Абрамов.

К проблемным вопросам он отнёс ремонт системы управления дизеля, разработчиком и изготовителем которого является американская компания General Electric. Завод провёл переговоры со множеством компаний, и только на аэрокосмическом факультете Оренбургского государственного университета решились подписать соглашение о сотрудничестве.

– Теперь совместно с факультетом будем осваивать ремонт этой системы управления дизеля, потому что больше никто за данную работу не берётся, – рассказал руководитель. – Планируем до конца года решить проблему.

Дмитрий Александрович заверил, что в целом штат завода укомплектован, зарплата дер-



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

жится на уровне средней по региону, а само предприятие функционирует стабильно.

Исполняющий обязанности начальника вагонного ремонтного депо Магнитогорск АО «ВРК-1» Алмат Медяев в свою очередь доложил, что единый план по ремонту грузовых вагонов на предприятии выполнен на 115%. Текущим отцепочным ремонтом отремонтировано 2 572 единицы, поставленная задача выполнена на 99%.

В своём выступлении он сделал акцент на отказах технических средств, подчеркнув, что по итогам 2024 года задание выполнено: при плане 140 отказов факт составил 137. Основными неисправностями, по которым произошли отказы технических средств, стали повреждения буксового узла и автотормозов.

Также на заседании была рассмотрена работа пассажирского комплекса. О новых услугах и подготовке к летним перевозкам рассказали генеральный директор АО «СПК» Павел

Кутловский и начальник Уральского филиала АО «ФПК» Руслан Вильданов. Своё видение ситуации озвучил начальник дороги Игорь Рязанов. Он предложил активнее работать над организацией туров выходного дня для жителей регионов полигона дороги, а также искать возможности запуска туристического поезда с Урала на Байкал. Также Игорь Владимирович поручил найти возможности для изменения составов поездов, которые отправятся этим летом на юг.

– Желающих воспользоваться железнодорожным транспортом в поездках к морю много, в этом направлении нужно использовать в том числе двухэтажные вагоны, которые смогли бы вместить всех желающих, – подчеркнул он.

В заключение члены комиссии обсудили нововведения в вопросах проведения инвентаризации и варианты экспертной поддержки в оценке инновационности применяемых на полигоне ЮУЖД технологий. ○

НАЗНАЧЕНИЕ



Волков Александр Андреевич

Приказом начальника Южно-Уральской железной дороги назначен начальником Базы № 93 – структурного подразделения Южно-Уральской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». ○

Грамотности – да!

Вызов | В ближайшие выходные полигон магистрали впервые принимает Тотальный диктант!

Акция ежегодно проходит по всему миру. В этот раз мероприятие состоится в Центре исторического наследия ЮУЖД. Участникам предстоит написать текст известной писательницы Марины Москвиной. 5 апреля в 13.00 его продиктует Татьяна Гончарова – директор филиала – главный редактор газеты «Призыв», кандидат педагогических наук и член Союза журналистов Челябинской области. Для участия нужна регистрация на сайте Тотального диктанта. ○ **Мирон Добрынин**

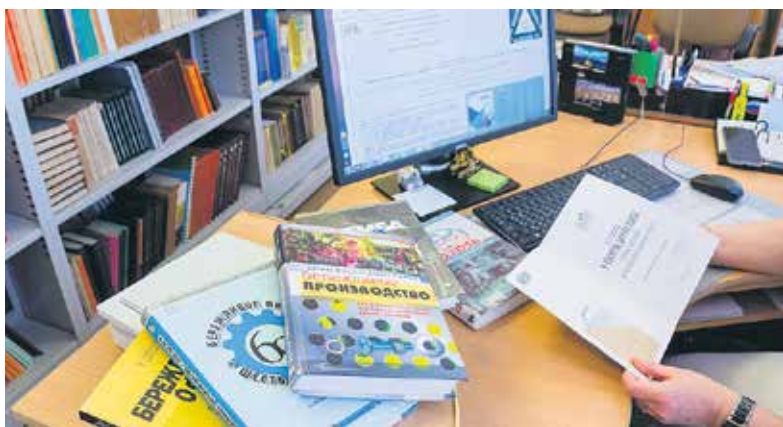


Ускорились на входном контроле

Производство | Плановое задание по экономии затрат от реализации проектов бережливого производства на ЮУЖД в I квартале 2025-го выполнено на 128%. Такую информацию озвучили на профильном совещании, которое состоялось 31 марта под председательством главного инженера дороги Валерия Яковлева.

– Сегодня мы показали хороший результат. Лучше любых красивых слов говорят действия и высокие цифры. У многих подразделений есть большой потенциал, и они смогут его реализовать, – отметил Валерий Анатольевич.

Лучше всех с заданием справились служба вагонного хозяйства Дирекции инфраструктуры и Дирекция моторвагонного подвижного состава. Они перевыполнили квар-



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

тальное задание. Кроме того, большую работу проделали дирекции управления движением, по энергообеспечению, связи и по ремонту пути, которые показали 100%-ный результат. В итоге магистрали удалось получить экономический эффект почти на 27 млн рублей.

– Некоторые идеи ещё проходят экспертизу, но уже планируется принять к учёту 33 проекта бережливого производства, суммарный экономический эффект от них – более 33,5 млн рублей, – отметил начальник отдела службы технической политики Александр Пискунов.

В их числе 17 собственных функциональных проектов, которые принесут экономии в 6 млн рублей. 12 – тиражируемые, с экономическим эффектом свыше 9 млн рублей. Почти 18 млн рублей принесут три собственные мультифункциональные идеи.

– Встречаются случаи, когда предложения коллег не проходят входной контроль и возвращаются на доработку, – прокомментировал Александр Валерьевич. – Стали появляться проекты с разовым экономическим эффектом, что недопустимо.

Чтобы искоренить подобную практику, был организован контроль разработки и реализации проектов бережливого производства. Так, в I квартале 2025-го соответствующие процедуры проведены в восьми подразделениях. Пять из пяти возможных баллов получи-

ли ДЦС-2 Оренбург, ДЦС-3 Курган, ПМС-173 Уржумка. Чуть меньше, 4 балла, получили ПМС-42 Чурилово, 3 балла – у ТЧЭ-1 Златоуст. Подразделения ДПОУ Орск и Оренбург получили по одному.

– Главная причина низкой оценки в том, что пункты чек-листов не подкреплены нормативно-распорядительными документами. На основании этого можно сделать вывод, что заявленные технологические и экономические показатели не подтверждаются и имеют разовый или условный характер, – заключил Александр Пискунов.

Руководитель подчеркнул: на основе чек-листов необходимо составлять планы корректирующих мероприятий. Причём их должны рассматривать, а затем и контролировать выполнение проектные офисы функциональных филиалов. ○ **Сергей Зыболов**

Бережливое производство

ПОД ЗНАКОМ
КАЧЕСТВА



Модернизация по шагам

Финансы | Южно-Уральскую ждёт постепенное обновление локомотивного и путевого хозяйства. Ближайший горизонт развития железнодорожники рассмотрели на технико-технологическом совете, посвящённом реализации инвестпрограммы ОАО «РЖД» на полигоне ЮУЖД. Мероприятие состоялось в заочном формате.

Автор ● Лев Акимов

Итоги обсуждения всеми частными службами и дирекциями магистрали подвёл 31 марта главный инженер ЮУЖД Валерий Яковлев.

– Несмотря на сложную геополитическую обстановку и беспрецедентное санкционное давление в 2024 году инвестиционная программа ОАО «РЖД» была реализована в рекордном объёме – почти 1,5 трлн рублей. Это самый высокий показатель вложений в обновление и развитие основных фондов компании с момента её основания, – подчеркнул он. – На Южно-Уральской инвестиции также были рекордными и составили 34,6 млрд рублей, то есть 100,5% к плану. Однако в текущем году программа значительно снижена на всех уровнях. Объём финансирования по полигону в 2025-м составит 26,6 млрд рублей.

Как отметил начальник инвестиционного отдела ЮУЖД Александр Сельменских, из общей суммы, запланированной на 2025-й, 12,4 млрд рублей пойдут на обновление железнодорожного пути в объёме 344,2 км. На 3,3 млрд будут приобретены 15 единиц тягового подвижного состава, из них 10 электровозов 2ЭС5К и 4 тепловоза ТЭМ18ДМ направляются в эксплуатацию локомотивное депо Каргалы, а один тепловоз ТЭМ14 – в депо Курган. Помимо этого планируется закупить электропоезд ЭП2ДМ на сумму 623,6 млн рублей. Чуть более миллиарда рублей предполагается затратить на ввод в эксплуатацию автоматизированных заградительных

устройств в нечётном сортировочном парке станции Челябинск-Главный.

В программе также учтены создание и запуск магистральной квантовой сети на участке Кропачёво – Челябинск, дальнейшие проектно-исследовательские работы по строительству вторых путей на участке Красногвардеец 2 – Новоперелюбская. Более 190 млн рублей уйдут на продолжение строительно-монтажных работ по секционированию контактной сети на станциях Каргалы и Орск. Чуть меньше – 160 млн – потребуется для ввода в эксплуатацию второго этапа тяжеловесного терминала на станции Челябинск-Грузовой.

Также ожидается модернизация волоконно-оптической линии единой цифровой магистральной сети связи на участке Белорецк – Магнитогорск. На это будет затрачено 155,5 млн рублей. Учтены и статьи с годовым лимитом в 71 и 8 млн рублей. В первом случае это реконструкция платформы остановочного пункта Подстанция, во втором – монтаж на необслуживаемом дежурным работником железнодорожном переезде, расположенном на участке Челябинск – Курган, переездной сигнализации с автоматическими шлагбаумами.

Говоря о бизнес-инициативах на ближайшие три года, руководители заявили инвестиционные предложения на сумму более 200 млрд рублей. Наибольшую долю затрат, или 60%, предлагается направить на проекты обновления инфраструктуры, а 26% – на закупку новых локомотивов.



АНАТОЛИЙ ШУЛЕЛОВ

Помимо утверждения вышеобозначенных проектов, Валерий Яковлев рекомендовал начальнику Петропавловского отделения Южно-Уральской железной дороги Валерию Попову направить предлагаемые инициативы причастным управляющим проектами в центральных подразделениях ОАО «РЖД». Это увеличит шансы на включение данных затрат в план инвестиций на 2026-2028 годы.

Также было решено включить в программу Дирекции аварийно-восстановительных средств ЮУЖД приобретение автоматической системы управления и контроля аутригерами (выносными опорами) крановой тех-

В 2025 году 12,4 млрд рублей пойдут на обновление железнодорожного пути, а на 3,3 млрд будут приобретены 15 локомотивов

ники. А локомотивному хозяйству, дирекциям снабжения и инфраструктуры было поручено организовать согласно дорожной карте экипировку ТО-2 локомотивов и ремонт специализированной техники на площадях Магнитогорского участка Уральской дирекции по эксплуатации путевых машин.

– Именно от эффективного взаимодействия всех участников инвестиционного процесса зависит соблюдение сроков договорной кампании, своевременная поставка и внедрение оборудования, в том числе на объектах строительства. Всему этому мы будем уделять особое внимание, – подвёл итоги ТТС Валерий Яковлев. ●

Помощник «три в одном»

Новаторство | Старший электромеханик Шумихинской дистанции электроснабжения Вячеслав Игошин предложил приспособление для диагностики металлических опорных конструкций и железобетонных фундаментов контактной сети – молоток диагностики МД. Он заменяет сразу три инструмента: слесарное зубило, молоток и скребок.

– По своей форме изделие напоминает слесарный молоток с квадратным бойком. Но там, где обычно у инструмента размещается носок, в нашем экземпляре установлено лезвие зубила, – рассказал Вячеслав Леонидович. – Для повышения уровня безопасности работы предусмотрена удобная рельефная ручка. Особый функционал выполняет и заостренный конус в торцевой части рукоятки, который также помогает справиться с возникшей коррозией в сварных швах конструкций.



СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Инструмент очень удобно применять для проведения диагностики металлических опорных конструкций марки М, МШ, ЖБК и других, а также для диагностики железобетонных фундаментов с анкерными болтами различных форм. Боек молотка помогает тестировать целостность анкерных и стяжных болтов. Простукивая их, опытный специалист по звуку сможет опреде-

лить исправность детали. А при помощи носка молотка можно удалять продукты электрохимической коррозии как из металлических конструкций, так и из анкерных болтов железобетонных фундаментов.

– Во время диагностики нередко приходится удалять разрушенный, корродированный слой бетона у фундаментов, – прокомментировал рационализатор. – А благодаря пло-

ской форме носка можно вычищать грязь из-под труднодоступных мест. Обычно для выполнения подобных операций применялись отвёртки, выколотки, зубило, молоток, а сейчас достаточно одного универсального приспособления.

Изготовить подобный инструмент возможно на любом механизированном участке и даже в домашней мастерской или в гараже. К плоскому слесарному зубилу шириной 20 мм и толщиной 12 мм железнодорожник приварил металлический пруток диаметром 12 мм и длиной 245 мм. Для изготовления рукоятки на свободную торцевую часть прутка конструктор насадил металлическую трубку с внутренним диаметром 13 мм, наружным 20 мм и длиной 125 мм. Затем при помощи электродуговой сварки прикрепил трубку к прутку со стороны зубила. Завершил рационализатор механические работы на наждачном станке, где заточил торцевую часть изготовленной рукоятки под конус. Для удобства и безопасности,

чтобы она не скользила в руке, Игошин намотал пять бухточек ленты ПВХ по десять витков в каждой, с интервалом 10 мм, а сверху приладил термоусаживаемую трубку толщиной 1 мм.

– Молоток получился простой в изготовлении: я применил детали, которые были под рукой, использовал личные инструменты и время. Считаю, что это того стоило! – сказал рационализатор. – Нет сомнения, что коллеги по достоинству оценят изделие. Кстати, я периодически придумываю и изготавливаю новые устройства в зависимости от производственной необходимости и поставленных задач.

– Изделие Вячеслава Леонидовича стало примером эффективного решения, направленного на повышение производительности труда, улучшение условий работы и обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте, – подчеркнул главный инженер дистанции Андрей Бараболя. ● **Сергей Зыболов**

День признания заслуг

Общение... с расчётом

Юбилей | 2025 год – юбилейный для специалистов вертикали Департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» (ЦЗТ), которому в этом году исполнится 90 лет. И сегодня без инженеров по организации и нормированию труда буквально невозможно оценить каждодневную работу железнодорожников.

Автор ● Николай Артамонов

На днях коллеги профильной службы Южно-Уральской дирекции инфраструктуры встретились с ветераном Полетаевской дистанции пути Ниной Сирик, поздравили с предстоящим юбилеем ЦЗТ и вместе вспомнили самые яркие моменты трудовой деятельности.

Сама Нина Валентиновна занимала должность инженера по организации и нормированию труда в Полетаевской дистанции пути почти четверть века. Сначала она была сметчиком в Государственном институте по проектированию металлургических заводов, но спустя несколько лет пришла в ПЧ-6 на должность техника в техотдел.

– Тогда меня очень поразило, что наш руководитель Валентина Чипышева могла наизусть в любое время назвать все номера телефонов, имена-отчества. Думала, как такую память развить у себя, – улыбается Нина Сирик. – Теперь я уже десять лет как на пенсии, но и сама могу на раз сказать, как позвонить диспетчеру или в какое-то подразделение.

Одних экономических знаний было недостаточно. Новому специалисту предстояло разобраться буквально в каждой мелочи железнодорожной жизни. Требования к про-



СЕРГЕЙ ИВАНОВ

фильным инженерам очень серьёзные. Их отличают универсальные знания в области права, нормирования и условий труда. Кроме того, требуется чёткое понимание технологии производства. Так, специалисты обязаны как грамотно взаимодействовать со смежными подразделениями, так и знать, к примеру, количество отверстий в накладке на рельсы.

– Было очень интересно разобраться, что от чего зависит, почему рельсы именно такой

длины, зачем столько скреплений и шпал, ведь мелочей в нашем деле нет, – добавляет железнодорожница. – Без знания технологии работы хозяйства разобраться в десятках формул и трудиться качественно нельзя.

Возможность проявить себя инженером по организации и нормированию труда представилась Нине Валентиновне в конце 1980-х годов. Как раз тогда на магистрали внедрялся белорусский метод оптимизации ряда железнодорожных профессий.

– Путевое хозяйство не самое сложное в плане вычислений: нормы по капремонту, текущему содержанию полотна типовые. Техпроцессов, на которые индивидуально

разрабатываются нормировочные карты, нет. Расчётный контингент по каждой специальности рассчитывается исходя из грузонапряжённости и типа верхнего строения пути, – поясняет ветеран. – Вопрос был в том, как равномерно в новых условиях распределить приработок монтажника при выполнении обязанностей сигналиста или стропальщика.

Нина Валентиновна говорит, что никогда не оставалась наедине с непростыми задачами: ей всегда помогали и консультировали коллеги Лилия Лаврова и Наталья Коняхина. Особенное удовольствие в работе железнодорожнице доставляло общение с людьми: в её функционал входили проверки в дни безопасности и охраны труда, поездки на линию с весенними и осенними комиссиями осмотрами, проведение фотографий – по секундное описание рабочего дня того или иного труженика. Где-то сделаешь замечание, где-то выслушаешь, дашь совет или даже примешь рационализаторское предложение. Главное – видеть за показателями конкретного человека и относиться к нему уважительно.

– Было очень интересно, а коллектив дистанции всегда помогал. Не было разделения дом – работа, вместе трудились, отдыхали, дружили семьями, – вспоминает Нина Валентиновна. – День железнодорожника отмечали с размахом, всем посёлком гуляли, устраивали спортивные соревнования.

– Нина Валентиновна – отличный пример для молодёжи, – подтверждает начальник службы организации и оплаты труда ЮУрДИ Наталья Каллистова. – Благодаря таким людям нам удаётся совершенствоваться и гарантировать, что труд железнодорожников не останется неучтённым ни при каких обстоятельствах. ○



Было очень интересно разобраться, что от чего зависит, почему рельсы именно такой длины, зачем столько скреплений и шпал, ведь мелочей в нашем деле нет

Каждый трудовик немного психолог

Династия | Ольга Стругова и её сын Сергей Омельченко представляют уникальную железнодорожную династию трудовиков, насчитывающую больше 50 лет стажа. Сейчас оба работают по данному профилю, правда, в различных службах ЮУЖД. До 2004 года в сфере управления персоналом была занята и мама Ольги Васильевны, Елена Дацковская.

КОРНИ В ОРСКЕ

История этой семьи доказывает: на железную дорогу часто приходят по воле случая, а остаются – по любви. Родоначальником железнодорожной династии стал прадед Ольги Струговой Фёдор Петрович Михалевич, который с 1947-го работал дежурным по станции Пивань на Дальневосточной железной дороге. Семья предполагает, что на «железке» он работал задолго до войны, но документального подтверждения этому нет.

Зять Михалевича, Степан Хоминский, встретил Великую Отечественную в кабине машиниста в Белоруссии. Под обстрелом дошёл состав до станции, затем ушёл на фронт. После Победы вернулся в депо Орск и проработал машинистом до 1976-го.

– Папа, Василий Дацковский, оказался на магистрали по наставлению своего брата, – вспоминает Ольга Васильевна. – Приехав погостить, услышал от него, что в локомотивное депо Орск набирается группа для обучения на помощников машинистов. И папа оказался в ней. Интересно, что пока гостил, познакомился с мамой, которая на тот момент трудилась специалистом по управлению персоналом в вагонном депо.

Сама Ольга Васильевна тоже оказалась на магистрали случайно. В 1990-е, когда предприятия повсеместно закрывались, ей предложили место лаборанта в железнодорожной школе. Позже перешла в вагонное депо, а затем



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

– в Центр повышения эффективности труда персонала ЮУЖД, где сейчас работает ведущим технологом.

ВЫЗОВ СЕБЕ

Сергей Омельченко не планировал продолжать династию. В школе увлекался общественными олимпиадами, был активистом олимпийского движения, а после окончил РАНХиГС по специальности «менеджмент».

– Когда встал выбор, куда идти, мыслей было много, – признаётся Сергей. – Хоте-

лось и в логистику, и в управление персоналом. Но остановился на магистрали. Это был вызов самому себе – справиться или нет с такой ответственной и важной работой.

Ольга Васильевна была удивлена, когда услышала решение сына, но его поддержала.

– Конечно, приятно, что он продолжил трудовую династию. В семье и среди друзей очень много железнодорожников, возможно, наши истории как-то его вдохновили, – говорит она.

Сегодня Сергей – ведущий инженер по организации труда в моторвагонном депо Челябинска. Его работа – это баланс между нормированием, расчётом зарплат и соблюдением прав коллег. Главные книги на его столе – Правила внутреннего трудового распорядка и Трудовой кодекс, без которых невозможно правильно организовать рабочее время специалистов.

ДВА ПОКОЛЕНИЯ – ДВА ПОДХОДА

Хотя мать и сын работают в одной сфере, их будни отличаются. Ольга Васильевна трудится в центре, где взаимодействует с цифрами и документами, а Сергей каждый день сталкивается с новыми вызовами: то срочные приказы, то вопросы от локомотивных бригад по различным рабочим моментам.

– Бывало, звонил маме: «Не могу разобраться!» – смеётся Сергей. – Но она отвечала: «Я с этим не работаю». Теперь разбираюсь сам.

По словам молодого железнодорожника, самое интересное – делать что-то с нуля, с чистой головой. Например, формировать новые нормативы или распоряжения, которых до этого не было в структурном подразделении.

Но кое-что их всё же объединяет.

– Каждый трудовик, мне кажется, немного психолог, – улыбается Ольга Стругова. – К нам приходят люди со своими проблемами, особенно часто с вопросами по заработной плате, и к каждому нужно найти подход, чтобы успокоить, объяснить.

Она признаётся: карьерный рост уже не манит – труженица магистрали нашла своё место. А Сергей, напротив, полон амбиций.

– Каждый день приносит что-то новое. Я уже стал ведущим инженером, но есть цели и мечты, говорить о которых пока не буду – пусть они сначала осуществляются! – улыбается он. ○ **Елизавета Чеснокова**

Праздник

Искусство быть машинистом

Событие | Тёплые слова, подарки и даже... настоящий бал – так 28 марта в Челябинском ДКЖД с профессиональным праздником – единым Днём машиниста поздравили работников локомотивных бригад. Награды и благодарственные письма от руководителей ЮУЖД и представителей органов власти получили не только действующие локомотивщики, но и ветераны.

Автор ● **Елизавета Чеснокова**

Эта профессия неразрывно связана с историей железных дорог. За почти 200 лет локомотивы прошли путь от паровозов до мощных электровозов и тепловозов. Тем не менее принципы работы специалистов, которые водят многотонные составы, остались прежними – дисциплина и мастерство.

В своём поздравительном слове начальник Южно-Уральской магистрали Игорь Рязанов подчеркнул: в этой профессии нет случайных людей, ведь быть машинистом – настоящее искусство.

– Ваш труд – основа железнодорожного транспорта. Вы ежедневно преодолеваете сотни километров, обеспечивая надёжность и безопасность перевозок, – отметил Игорь Владимирович. – Несмотря на все трудности и вызовы, с которыми приходится сталкиваться компании, работники локомотивных бригад проявляют качества, которые характерны для профессии локомотивщика: стойкость, ответственный подход и преданность делу.

Начальник дороги особо отметил работников, которые грамотно действовали в нестандартных ситуациях и проявили свои лучшие качества. К примеру, в декабре 2022-го машинист депо Петропавловск Михаил Богдан спас двух пенсионеров из пожара. В прошлом году машинист Александр Амбарников и помощник Виктория Стогний из моторвагонного депо Челябинск помогли пассажирке, которой стало плохо в электропоезде, а машинист тепловоза ТЧЭ Оренбург Руслан Скрипниченко обнаружил подростка, которого всем городом искали 5 дней.



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

– Бдительность локомотивных бригад позволяет предотвращать серьёзные происшествия. Благодарю за равнодушный подход к делу, – сказал Игорь Рязанов.

Работников также поздравил председатель Дорпрофжел ЮУЖД Андрей Бабинцев, который подчеркнул важную роль ветеранов в воспитании новых поколений специалистов.

– Ваши усилия помогают развивать эту профессию и вдохновляют новых специалистов, – отметил он. – Пусть каждый день приносит только положительные эмоции, а ваша жизнь будет наполнена радостью и успехами.

Руководители напомнили, что этот год знаменателен несколькими важными датами. Самой памятной, безусловно, является 80-летие Победы в Великой Отечественной войне. Именно поэтому особым гостем праздника стал Владимир Лунин – труженик тыла, почётный железнодорожник, прошедший путь от бригадира до начальника локомотивно-

го депо. В этом году ему исполнится 99 лет – это один из старейших локомотивщиков на ЮУЖД.

Когда началась война, юноше было всего 15 лет. После её завершения парень поступил в Ташкентский институт железнодорожного транспорта, а затем, в 1948-м, устроился в паровозное депо Верхний Уфалей бригадиром ремонтников.

Активность и амбициозность юного локомотивщика быстро заметили: в 1959-м он возглавил депо Верхний Уфалей, а спустя несколько лет – аналогичное предприятие в Челябинске.

На пенсию Владимир Лунин вышел в 73 года, но даже потом продолжил общественную работу, став руководителем музея локомотивов под открытым небом.

– Очень приятно присутствовать сегодня здесь, видеть коллег, изо дня в день выполняющих непростые и ответственные задачи, –

сказал Владимир Николаевич. – Для меня локомотивное депо всегда было вторым домом, и всему лучшему, что есть во мне, я обязан именно этому месту, людям, с которыми работал. Хочу пожелать коллегам по цеху, да и всем железнодорожникам, чтобы всегда без брака крутилось колесо.

Концертную программу украсили творческие коллективы ДК. С премьерным номером «Вальс-фантазия» выступил образцовый коллектив хореографической студии «Фантазия». Танец юных девушек в белоснежных пачках поразил гостей праздника. Но ещё большей неожиданностью стало появление на сцене машинистов, которые закружили прекрасных дам в мелодичном вальсе. Как потом признались сами железнодорожники, это стало непростым, но очень приятным испытанием.

После труженики магистрали торжественно принесли клятву профессии. Они произнесли слова верности делу железнодорожника, поклялись всегда отдавать приоритет обеспечению безопасности движения поездов, сохранению жизни граждан и работников транспорта, честно и добросовестно соблюдать трудовую дисциплину, продолжая славные традиции железнодорожного транспорта. Каждый получил символические трудовую путёвку и маршрутный лист, а также памятный подарок от профсоюза.

– Я давно работаю на железной дороге, но сегодня впервые нахожусь на празднике уже в новой должности. Очень волнительно, – поделился новоиспечённый машинист автотристы Константин Божок. – Давно хотел водить локомотивы, а когда представилась такая возможность, понял – это мой шанс! С нетерпением жду своего первого рабочего дня. ●

Тайна за дверью кабины

Биография | И кто здесь всем управляет? Этот, без сомнения, важный вопрос интересовал будущего железнодорожника Михаила Тихонова в детстве. Он возник в голове, когда маленький мальчик впервые зашёл в пассажирский вагон. Прошло время – и теперь исполняющий обязанности машиниста-инструктора моторвагонного депо Челябинск твёрдо знает ответ.

Наш собеседник – из железнодорожной семьи. Мама работала проводником, папа трудился в Верхнем Уфалее помощником машиниста тепловоза, а потом перешёл в поездные электромеханики, обслуживая составы дальнего следования.

– На работу к родителям приходил, но в кабине локомотива не был, только в вагонах. И всегда было загадкой: кто управляет этим огромным поездом? Мечтал узнать, что там, за дверью кабины, – улыбается Михаил Нико-

лаевич. – И когда в третьем классе к нам в школу пришёл инструктор с Челябинской ДЖД, воспользовался шансом изучить дорогу изнутри. Как только появилась возможность поуправлять локомотивом, своего не упустил и дальше двигался по этому пути.

После, уже на практике в профильном техникуме, выбор юноши пал на электроподвижной состав. Место работы недалеко от дома, сами поезда были не длинные, до 10–11 вагонов, в случае чего удобно осматривать, не надо бежать полтора-два километра вдоль грузового состава. Свою роль сыграли и небольшие плечи – до Шумихи, Карталов, Златоуста. Но всё это вовсе не говорит о желании быть там, где полегче. Главное для Михаила Тихонова – отлично знать свою работу и подмечать малейшие детали. Уверенности и внимательности научился у своего наставника Сергея Смирнова.

– Он всегда говорил: если что-то стряслось, никогда не нужно действовать сгоряча.



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

Несколько секунд подожди, выдохни – и за это время придёт верное решение согласно инструкции, – говорит железнодорожник. – Этому я и своих молодых коллег всегда учу, каждый год стажировку по одному-два человека.

Михаилу в работе больше всего нравится чувство скорости, всегда ждёт разрешённого участка, чтобы «полетать». Кстати, о «птичках»: сейчас он водит новенькую, быструю «Ласточку» до Карталов и Магнитогорска, а также «Финиста» до Екатеринбурга. 15 декабря прошлого года мо-

торвагонник первым поехал на импортозамещённой технике. И это направление сразу стало одним из любимых. Сразу после красот Златоуста. – Спасибо коллегам за бархатный путь, едешь – и не чувствуешь стыков, не то что раньше. Благодаря этому и разогнаться можно, и пассажирам нравится, они ведь выбирают быстрый и удобный способ передвижения, – подчёркивает Михаил Тихонов. – Электропоезда стали гораздо комфортнее. Мы же всё сделаем чтобы обеспечить безопасность.

Эти слова моторвагонника не раз подтверждались делом: он уже более 10 лет – общественный инспектор по безопасности движения и неоднократно становился лучшим на ЮУЖД в этой сфере. Умение подмечать неисправности пришло с опытом. Когда базовые навыки доведены до автоматизма, глаз останавливается на мелких нарушениях, даже когда идёшь мимо подвижного состава. Где-то сползла тормозная колодка или искрит пантограф – любой дефект может повлиять на безопасность движения. И тут нельзя не подсказать.

Михаил Тихонов за более чем 30-летний стаж не раз доказывал, что он – один из самых опытных специалистов. Ему одному из первых в депо по итогам 2023-го выдали паспорт доверия и неоднократно продлевали. На результаты коллеги многие равняются.

Не раз железнодорожник исполнял обязанности машиниста-инструктора, руководил работой колонны из более чем 30 человек.

– Люблю профессию, приятно, что у нас теперь есть свой праздник – День машиниста. Вроде бы обычная смена, а едешь после хороших слов с особым настроением, – говорит Тихонов. – Если выбрал свой трудовой путь, не отступай, иди до конца.

Судя по всему, сыновья моторвагонника во многом берут пример с папы. Старший Антон идёт своей дорогой, трудится на заводе. А двойняшкам Матвею и Ярославу уже по 16 лет. Михаил за них спокоен. Ребята дисциплинированы, в этом им помогает не только воспитание, в котором огромную роль играет супруга Элла, но и спорт. Они занимаются борьбой. Сам железнодорожник в свободное время тоже поддерживает спортивный дух. Помимо этого увлечён строительством загородного жилища.

– Дом, семья и дети – это наше настоящее и будущее, для того и работаем, – уверенно говорит моторвагонник, и с ним нельзя не согласиться. ●

Борис Швец

Общество

Мирный восточный привал

История | Все три слова по отдельности – это новые названия девяти железнодорожных объектов на полигоне ЮУЖД, которые появились за последние два месяца. Красиво звучит, если не ставить запятые, не так ли? А истории некоторых из них чрезвычайно интересные.

Автор ● Лев Акимов

В центре внимания на этот раз оказались Челябинская и Курганская области. Так, на участке Бердяуш – Полетаево I всего один остановочный пункт, 2047 км, теперь именуется, как и расположенное рядом некоммерческое садовое товарищество, Привал. Ещё три объекта носят имена близлежащих посёлков. Башкирские корни хранит в себе название бывшего о. п. 2042 км – Кугалы. Оно происходит от диалектного слова «куга», что значит камыш. Такие топонимы характерны для заболоченных озёр, рек и населённых пунктов неподалёку от них. Остановочный пункт 2033 км зовётся Барановкой, по имени старинной деревни, известной с XVIII века. Она появилась в отводе Чебаркульской крепости во времена освоения Южного Урала. Фамилию Баранов носил один из местных переселенцев. Последний железнодорожный объект, о. п. 2060 км, в декабре 2024 года стал остановкой новой электрички Челябинск – Бакал. С марта 2025-го он хранит память уже о недавнем советском прошлом, поскольку расположен рядом с посёлком Мирный, основанным в 1950 году и передавшим своё название остановочному пункту.

Не обошлось на этот раз и без загадок, правда, уже на участке Полетаево I – Челябинск. Ведь там о. п. 1120 км стал теперь Посёлком Дмитрия Донского, входящим на сегодняшний день в границы столицы Южного Урала. Есть мнение, что он получил имя в один год с Мирным. Как раз тогда исполнилось 600 лет со дня рождения московского князя и победителя в битве на Куликовом поле. С этим объектом связана и железнодорожная история: одна из улиц населённого пункта раньше но-



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

сила название Станционная, а затем ещё больше сроднилась с ЮУЖД, получив имя легендарного Гарина-Михайловского.

С нашей магистралью оказался невольно соединён и остановочный пункт 2140 км на участке от столицы Южного Урала до Кургана. Теперь он зовётся Анфалово, являясь таким образом тёзкой главного инженера станции Челябинск-Главный. Но впрямую к нашему современнику переименование объекта, конечно, не относится. Однофамилец железнодорожника был переселенцем в деревне при Миасской крепости, впервые упомянутой в архивных документах в 1795 году. Хотя кто знает, не был ли тот Анфалов предком нашего?

На том же направлении сразу два остановочных пункта – 2128 км и 2137 км были

поименованы традиционно, по аналогии с соседними с путями СНТ – Союз и Машиностроитель-1 соответственно. Последний в этом ряду железнодорожный объект о.п. 2147 км получил имя самым оригинальным образом. Было предложение назвать его Ялпак, с тюркских языков – «сплюснутый». Именно так на старых картах обозначалась окружающая степь. Но в итоге принято решение назвать остановочный пункт Восточный, как космодром. Потому что он расположен на восточном направлении Южно-Уральской магистрали.

«Призыв» продолжит следить за ходом кампании по переименованию объектов ЮУЖД и радовать вас интересными фактами из прошлого, запечатлённого на карте нашей железной дороги. ●

Танец с дамой пик

Дебют | Любовь или деньги? Случайность или судьба? Об этом и не только рассказали актёры творческого объединения «ЛА-Театр» со сцены... Центра исторического наследия ЮУЖД. 29 марта там впервые представили спектакль «Пиковая дама», созданный по мотивам знаменитой повести А.С. Пушкина.

Как для сотрудников ЦИН, так и для актёров мероприятие стало настоящим открытием: на этой площадке ещё никогда не показывали спектакли, а труппа ни разу не выступала на столь необычной сцене.

– Это уникальный и интересный проект, в котором мы с радостью поучаствовали, – подчеркнула директор ЦИН Мария Макурова. – История и театр всегда были тесно связаны, поэтому на нашей сцене представление смотрелось органично и уместно. Хотела бы особо отметить нашего специалиста Ларису Левину, которая выступила одним из инициаторов и организаторов события.

Участники объединения «Ла-Театр» – люди самых разных профессий: врачи, дизайнеры, инженеры, преподаватели. Режиссёр и автор сценария Андрей Ваганов признался, что идея постановки родилась благодаря удачному составу: в труппе нашлись идеальные исполнители ролей Германа, Лизы и Графини. А к сотрудникам ЦИН он обратился потому, что это место давно и хорошо ему знакомо по другим творческим проектам.

Основу сюжета постановки сохранили, но кое-что адаптировали. Одной из ярких режиссёрских находок стала сцена с игрой в штосс (известной также как «банк» или «фараон»).

– Этот фрагмент мы представили в виде танца карточной игры. Такая хореографическая вставка лучше всего передаёт накал страстей и азарт, – объясняет режиссёр.

Удивили зрителей и литературоведческие комментарии, которыми сопровождался весь спектакль. Это не только позволило глубже погрузиться в проблематику повести, но и понять поступки героев.

Студентка Екатерина Бутасова призналась: постановка вдохновила на новые идеи.

– Я – творческий человек и обожаю искусство в различных его проявлениях. Недавно занялась рукоделием – мастерю глиняные горшки для свечей в разных стилях. Пока смотрела спектакль, появилась задумка оформить следующее изделие в стиле «Пиковой дамы», – сказала она.

С интересом за классической историей наблюдали и совсем юные зрители. 11-летний Олег Кузьмин пришёл на спектакль с сестрой. Мальчику понравились старинные костюмы, которые будто переносят в прошлое.

После постановки зрители смогли задать вопросы участникам объединения. Интересовались деталями, например, откуда взялись ассигнации 1820 года, а также планами на будущее. Андрей Ваганов уже пообещал новую постановку по классическим произведениям.

Потом все желающие смогли посетить экспозиции ЦИН и познакомиться с железнодорожной эпохой – от начала строительства магистрали и до наших дней. ● **Елизавета Чеснокова**



АНАТОЛИЙ ШУЛЕПОВ

«Фантазия» Евгении Павловой

Награда | Образцовый коллектив хореографическую студию «Фантазия» при Челябинском ДКЖД узнают далеко за пределами областного центра. Таких высот он достиг благодаря грамотному подходу его создателя и руководителя Евгении Павловой. 25 марта она стала лауреатом городской премии выдающихся работников культуры и искусства «Золотая лира».



СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Ежегодно награда вручается 13 деятелям культуры в разных номинациях. В 2025-м Евгения Александровна – единственный лауреат в области хореографического искусства. Это не первое её достижение, но специалист признается: «Лиры» – особенная награда.

– Она – признание того, что мы вносим большой вклад в культуру мегаполиса, – говорит Евгения. – Коллектив участвует в город-

ских и областных мероприятиях, представляет регион на всероссийских и международных конкурсах, в том числе в Китае. И премия – показатель того, что нам доверяют.

Наша собеседница рассказывает, что ещё в детстве была уверена: её жизнь обязательно будет связана с искусством танца. Мама, Ирина Анатольевна, была хореографом и возглавляла ДКЖ в Ор-

ске. Позднее переехала в столицу Южного Урала и одно время была заместителем директора Челябинского ДКЖД. Именно она привила дочери любовь к танцу и профессии.

Коллектив «Фантазия» был создан самой Евгенией Павловой при дворце в 2000 году. Началось всё с небольшой группы детей, а сегодня это два филиала, где занимаются более 200 юных танцоров. В 2008-м ансамблю присвоили звание «образцовый», и с тех пор он регулярно подтверждает статус, завоёвывая Гран-при на конкурсах.

Уже в мае «фантазеры» отпразднуют свой 25-летний юбилей, к которому подготовили несколько премьерных номеров: «Вальс-фантазия» на музыку Михаила Глинки – танец красоты и нежности, символизирующий коллектив, и хореографическую композицию «Путь таланта», рассказывающую о сложностях за-

рождения таланта, о сомнениях и выборе.

Гордостью Евгении стали выпускники: многие выбрали творческие профессии, стали участниками известных ансамблей или преподают. Некоторые, хоть и не связали жизнь с хореографией, остались в сфере культуры.

По словам педагога, её цель – не просто привить любовь к танцу, а вырастить из детей настоящих личностей с правильными нравственными ценностями. Поэтому немалая часть репертуара связана с патриотической темой, позволяющей воспитанникам раскрыть свои лучшие качества.

Секрет успеха «Фантазии» специалист видит в единстве педагогов, детей и родителей.

– А ещё нужно радоваться каждому дню, бежать вперёд и развиваться, – уверена Евгения. – И тогда труд, преданность делу и вера в учеников принесут плоды. ● **Илона Майская**

Командная игра решает всё

Турнир | Спортивная дружина из Златоуста успешно завоевала кубок и золотые медали чемпионата по футболу «8 x 8» Южно-Уральской железной дороги. Соревнования, проходившие с 25 по 27 марта на челябинском стадионе «Локомотив», стали настоящим праздником «спорта номер один», а также подарком не только игрокам, но и болельщикам.

Автор ● **Игорь Павлов**

В течение трёх игровых дней судьбу золотых медалей решали пять футбольных дружин полигона магистрали.

Команд немного, поэтому решили провести турнир по классическому сценарию: все коллективы сыграли между собой по круговой системе, – комментирует главный судья Владимир Ковардаков. – Результат каждой встречи был важен и влиял на расклад призовых мест. Но при этом даже с одним проигрышем было вполне реально завоевать золото. При равенстве очков рассматривалась разница забитых и пропущенных мячей.

Именно в такой ситуации оказались футболисты из Златоуста. Они оступились всего один раз, пропустив гол в матче с челябинцами. Все попытки отыграться не увенчались успехом. Ответный мяч златоустовцы так и не смогли забить, а в итоге – обидный проигрыш 0:1. Но этот результат не помешал футболистам из города мастеров подняться на первое место.

Прошлогдние чемпионы ЮУЖД из Кургана одержали две победы, одну ничью и одну встречу проиграли. Лишь лучшая разница забитых и пропущенных мячей позволила завоевать серебро.

А вот челябинцы во встрече с Оренбургом не смогли склонить удачу на свою сторону. Итог – ничья



СЕРГЕЙ ИВАНОВ

1:1. Промаш решил судьбу бронзовых медалей, и челябинцы заняли третье место в турнирной таблице.

На чемпионате магистрали стало доброй традицией определять и лучших футболистов. Так, самым надёжным вратарём признали Игоря Чиркова из Челябинска. Он пропустил всего три мяча. А златоустовец Александр Киселев, как и год назад, стал лучшим нападающим.

Слабых игроков в сборных регионов не бывает, ведь сначала команды проходят отборочные этапы на местах, – подчёркивает лучший защитник Андрей Козел из Кургана. – Без сомнения, индивидуальное мастерство каждого играет свою роль на пути к победе, но го-

раздо важнее умение чувствовать коллег на поле. Первостепенное значение имеет командная игра.

Наш коллектив для многих соперников стал твёрдым орешком, мы проиграли только чемпионам, – говорит лучший игрок чемпионата в целом Сергей Евсеев из Оренбурга. – Все спортсмены приезжают на турнир с надеждой победить. Из четырёх матчей мы смогли получить три ничьих и один раз проиграли. Наши ребята неплохо действовали на поле, но мы способны на большее. Немного не повезло с реализацией голевых моментов – забили всего три мяча во всех играх. Этого мало, чтобы рассчитывать на медали. Будем тренироваться и стремиться к новым вершинам.

Впереди у сборной Южно-Уральской, которую сформировали по итогам турнира, ответственная задача – достойно представить магистраль на общесетевом чемпионате в Сочи. Соревнования состоятся уже через три недели. ●

Ветераны показали класс

Игра | Два десятка шахматистов, оригинальные игровые партии, три чемпиона и суперкубок. А ещё – подарки участникам соревнований и чаепитие. Именно таким запомнится чемпионат по шахматам среди ветеранов Челябинского региона, который состоялся 28 марта. Турнир, посвящённый памяти Героя Советского Союза, работника станции Челябинск-Главный Владимира Саблина, организовали уже в 10-й раз.

В Челябинский ДКЖД приехали спортсмены из Полетаево, Троицка и Карталов. Интересно, что самому возрастному участнику, ветерану кадровой службы ЮУЖД Александру Моложаеву в этом году исполняется 83.

Турнир объединяет под своим крылом большое количество любителей интеллектуальной игры. В этот раз шахматистов решили разделить на три группы: одну женскую и две мужские. У представителей сильного пола команды сформировали по возрасту – до 70 лет и старше, – отметила главный судья соревнований Наталья Трушина. – Приятно удивили ветераны, которые спокойно дадут фору многим молодым игрокам.

В итоге у женщин чемпионкой стала ветеран Федеральной пассажирской компании Мария Гундарева. Она одержала три победы в трёх матчах. В группе «юных»

мужчин до 70 лет лидер – ветеран эксплуатационного локомотивного депо Карталы Владимир Клинтаков. В свою очередь среди самых возрастных игроков лучшим стал ветеран Александр Катышев из эксплуатационного локомотивного депо Челябинска. Оба чемпиона одержали победы над всеми оппонентами.

Впервые в истории турнира было решено разыграть звание «абсолютный чемпион» среди победителей групп. В итоге в очной встрече гроссмейстеров победил 77-летний Александр Катышев.

Я увлекаюсь шахматами с детских лет. Эта игра – полезная зарядка для ума, – сказал он. – Во время партии надо просчитывать каждый шаг. Почти как в нашей жизни: прежде чем решиться на какой-то важный шаг, нужно сначала всё обдумать. И в результате появляется приятное чувство от того, что всё сделал правильно.

По окончании турнира призеров наградили памятными подарками и кубками. После пришла пора чаепития.

Мы любим наших ветеранов: одни активные в спортивных состязаниях, другие пишут стихи, третьи воплощают в жизнь волонтерские проекты, – отметила председатель совета ветеранов Челябинского региона Наталья Станюк. – Это очень здорово, когда бывшие работники магистрали находят увлечение и продолжают оставаться активными. ●

Сергей Зыболов



СЕРГЕЙ ИВАНОВ

В чемпионате ветеранов по шахматам приняли участие не только челябинцы, но и спортсмены из Полетаево, Троицка и Карталов



Слабых игроков в сборных регионах не бывает, ведь сначала команды проходят отборочные игры на местах

Организатор
Гудок
Издательский дом

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР

12+ реклама

XIV ЕЖЕГОДНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРС
ДОСКА ПОЧЁТА
2025
МЫ ИЩЕМ ГЕРОЕВ
И ВЫ МОЖЕТЕ ПОМОЧЬ

Мы хотим, чтобы все знали, какие замечательные люди трудятся и живут рядом с нами, на какие поступки они способны

Отправить информацию о герое:
DOSKAPOCHETA@GUDOK.RU

Все подробности о конкурсе на сайте:
[HTTP://DOSKAPOCHETA.GUDOK.RU](http://DOSKAPOCHETA.GUDOK.RU)

8 (495) 983-08-18

ПРИЗЫВ

№ 13 от 4 апреля 2025 года

Главный редактор: Татьяна Михайловна Гончарова, тел.: (351) 268-48-47

Редактор отдела: Андрей Елисеев, тел.: (351) 268-31-47

Отдел рекламы: Андрей Елисеев, тел.: (351) 268-60-27

Тираж – 3223 экземпляра

Количество доступов к электронной версии – 40773

12+

Адрес редакции: 454091, Челябинская область, г. Челябинский, в.р.-н Советский, г. Челябинск, ул. Тимирязева, д. 30. Тел.: (351) 268-33-69, E-mail: chel-priziv@dzo.surw.rzd; prizivgudok@mail.ru

Отраслевое СМИ. Основано в 1934 году.

Учредители: ОАО «Российские железные дороги», Общественная организация – Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Южно-Уральской железной дороге. Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство ПИ № ФС 77-52534 от 21 января 2013 г.

Издатель:

АО «Издательский дом «Гудок»

Генеральный директор:

Екатерина Сергеевна Мельникова.

Главный редактор:

Денис Леонидович Кравченко.

Адрес издателя: 105066, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3.

Тел.: (495) 909-08-18, E-mail: pressa@gudok.ru



www.gudok.ru/zdr/178

Распространяется в Челябинской, Курганской, Оренбургской областях. Периодичность выхода – еженедельно по пятницам. 8 страниц. Подписной индекс: ПП877. Цена свободная.

Время подписания в печать по графику: 03.04.2025, 18.00
Время подписания в печать фактически: 03.04.2025, 18.00
Заказ: 69 973.

Отпечатано: ЗАО «Принт Челябинск», 454079, Челябинская область, г. Челябинск, ул. Линейная, д. 63.