



Уважаемые железнодорожники! Дорогие ветераны! Воины России! Сердечно поздравляем вас с Днем защитника Отечества!

23 февраля – праздник мужественных и сильных людей, избравших нелегкий ратный труд делом своей жизни, дань подвигу многих поколений защитников Родины. Во все времена они сражались за мир и свободу родной земли, являясь достойным образцом мужества, патриотизма, высокой ответственности за судьбу Отчизны.

В этот день мы чествуем участников специальной военной операции, профессиональных военных, воинов-интернационалистов и всех, кто в разные годы проходил срочную службу в армии. От всей души поздравляем всех, кто защищает независимость нашего государства с оружием в руках и трудится на благо Родины на своем рабочем месте.

Работники Железных дорог Новороссии с честью выполняют свой патриотический долг, обеспечивая безопасное функционирование стальной магистрали,

бесперебойную доставку народнохозяйственных и специальных грузов, восстанавливая разрушенные объекты транспортной инфраструктуры.

Сердечные поздравления – ветеранам железнодорожной отрасли, которые в годы Великой Отечественной ввели под огнем поезда, освобождали от врага нашу землю, поднимали хозяйство после войны. Они – достойный пример для молодого поколения.

На Железных дорогах Новороссии свято чтут память о коллегах, погибших при исполнении воинского долга и выполнении служебных обязанностей. Их имена навсегда останутся в наших сердцах.

Дорогие друзья, коллеги! Желаем вам крепкого здоровья, счастья, благополучия, плодотворной профессиональной деятельности! Пусть добро и взаимопонимание царят в ваших семьях! Пусть каждый день вашей службы и работы приближают нашу Победу!

Андрей КАЗАКОВ,
генеральный директор
ФГУП «Железные дороги Новороссии»

Михаил ЧАЛЕНКО,
председатель ДОРПРОФЖЕЛ
на железных дорогах Новороссии

Конференция ФП ДНР

19 февраля делегация ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии во главе с председателем Михаилом Чаленко приняла участие в I отчетно-выборной Конференции Федерации профсоюзов Донецкой Народной Республики.

«ФП ДНР была создана 21 февраля, десять лет назад, и за это время прошла путь становления и укрепления профсоюзного движения в Республике, проделала большую работу по защите интересов трудящихся, – отметил, поздравляя ФП ДНР с приближающимся юбилеем, глава ДНР Денис Пушилин. – Человек труда должен быть всегда в центре внимания. Продолжаем работать над этим».

Делегаты подвели итоги, рассмотрели основные направления деятельности Федерации на 2025-2029 годы. Принято решение заключить трехстороннее соглашение между профсоюзами, предприятиями и властью. Рассмотрены перспективы создания объединения работодателей Донбасса и интеграции ДНР в правовое пространство РФ.

Председателем Федерации профсоюзов ДНР на отчетно-выборной конференции единогласно избран Максим Паршин.

Готовим кадры

На Железных дорогах Новороссии продолжается активная работа по подготовке специалистов в транспортной отрасли.

В 2024 году в рамках производственной практики в подразделениях ФГУП «ЖДН» прошли обучение 537 человек. В том числе в Донецком филиале – 268 студентов Донецкого института железнодорожного транспорта, Дебальцевского колледжа транспортной инфраструктуры, Мариупольского металлургического профильного техникума им. И.А. Лута, Мариупольского техникума отраслевых технологий и других образовательных учреждений. Луганский филиал ФГУП «ЖДН» принял на практику 137 студентов Луганского государственного университета им. В. Даля, Кировского транспортного техникума, Луганского колледжа строительства, экономики и права. В Мелитопольском филиале прошли практику более 130 учащихся Мелитопольского колледжа транспорта и сферы услуг.

Талант и умение мыслить нестандартно

Ежегодно 26 февраля свой профессиональный праздник отмечают талантливые увлеченные люди: слесари по ремонту подвижного состава, слесари-инструментальщики, слесари-электрики и многие другие представители этой непростой, но очень важной профессии. Они обеспечивают надежную и эффективную работу Железных дорог Новороссии.

Вся трудовая деятельность Николая Груши неразрывно связана с локомотивным депо Волноваха. На предприятии он работает более двадцати лет, десять из них – мастером дизельного цеха. Начиная с Николая Викторовича экипировщиком, затем был мастером экипировки, начальником базы топлива. Три года Николай Груша работал мастером экспериментального цеха. Изобретения, созданные его командой, до сих пор успешно применяются в работе локо-

мотивного депо.

– Мы разработали стенд для опрессовки цилиндрических комплектов, – с гордостью рассказывает Николай Викторович. – Во многих депо цилиндрические комплекты опрессовывают по одному, что требует дополнительного времени и ресурсов. А наш стенд позволяет одновременно прессовать 8 комплектов, ускоряя процесс и повышая эффективность. Слесари экспериментального цеха сыграли важную роль в создании

стенда, именно они смогли воплотить идею в жизнь – сделали замеры, изготовили детали и собрали оборудование.

Сейчас Николай Груша руководит коллективом из 12 человек, среди которых слесари по ремонту дизелей и дизельного оборудования, мойщики-уборщики подвижного состава, мойщики-уборщики помещений, машинисты моечных машин.

– Коллектив подобран замечательно. В основном это специалисты, которые уже давно работают и обладают большим опытом. Наши слесари – настоящие профессионалы, которые могут справиться с любой задачей. Особенно хотелось бы отметить слесаря 6 разряда Валерия Борисовича Тарана и слесаря 5 разряда Николая Ивановича Галухина – они вы-

полняют основные ремонтные работы, – говорит Николай Груша. – Однако есть и молодые кадры. К нам пришли три сотрудника, двое из них слесари 3 разряда: Юрий Чижов и Александр Чижов. Они только недавно закончили обучение, но уже зарекомендовали себя как способные и инициативные специалисты.

В дизельном цехе локомотивного депо Волноваха осуществляется ремонт дизельных двигателей для маневровых тепловозов ЧМЭЗ и тепловозов 2ТЭ116.

– Преимущественно мы выполняем крупноузловые ремонты, – рассказывает о специфике работы предприятия Николай Груша. – Разбираем и ремонтируем турбины, поршни, комплектуем цилиндры, заменяя изношенные или по-

врежденные детали, такие как клапаны или крышки. Недавно в объеме ТР-3 выполнили ремонт тепловоза ЧМЭЗ. Это был колоссальный объем работы. Мы полностью разобрали дизельный двигатель, все вспомогательные механизмы и отремонтировали их. С задачей справились успешно, тепловоз был запущен в работу.

Для Николая Викторовича профессия стала настоящим призванием. Любовь к своему делу выражается не только в ежедневной работе в депо, но и в желании делиться опытом с молодежью. Он считает, что наставничество и поддержка молодых специалистов играют важную роль в создании здоровой рабочей атмосферы и повышении общего уровня профессионализма.

(Продолжение на стр. 2)

Талант и умение мыслить нестандартно

(Окончание.

Начало на стр. 1)

Для Николая Щербака, слесаря по ремонту подвижного состава вагонного депо Коммунарск Луганского филиала ФГУП «ЖДН», работа стала настоящим призванием. Профес-



Николай Груша

сии он посвятил более 40 лет. Каждый день Николая Александровича начинается с проверки состояния вагонов, выявления и устранения неисправностей. Он знает все тонкости своей работы: для него важно, чтобы поезд ходил безопасно и без задержек.

— Я человек старой закалки, — с улыбкой говорит Николай Александрович. — В школе уроки труда были моими любимыми. Мы часто делали что-то из металла — лопаты, зубила и другие инструменты. Именно с тех времен у меня появилась любовь к слесарному делу.

Николай Щербак почти 30 лет проработал на Краснодонском заводе по сборке металлоконструкций, а в сентябре 2014 года ушел в ополчение.

— Я видел, как постоянно обстреливали города Донбасса, как страдали женщины, дети,

старики — так и пришло понимание, что нужно идти защищать Родину, — вспоминает наш собеседник. — Четыре года я служил в ремонтном батальоне, занимался восстановлением танков, БТР, БМП.

В вагонное депо Коммунарск Николай Щербак поступил в 2019 году. Сколько вагонов отремонтировал за это время — не счесть. Благодаря колоссальному опыту он безошибочно определяет «больные места» у вагонов, ремонтирует и возвращает их в работу.

— Мы ремонтируем грузовые вагоны, — рассказывает Николай Александрович. — У слесаря много обязанностей. Это диагностика и устранение неисправностей, обслуживание различных систем, проверка тормозов и многое другое. Большой объем работ выполняется при ремонте и обслуживании тормозной системы. Это очень кропотливый труд, который требует внимательности и усидчивости. Отдельное внимание уделяем проверке герметичности тормозного оборудования.

Работа слесаря сродни работе доктора: ошибки здесь недопустимы. Она требует технической грамотности, физической силы и терпения.

— В нашей работе важна ответственность. Неисправности могут быть разными, но к каждому вагону, как к человеку, нужен свой подход, — уверен железнодорожник. — Даже опытным специалистам, случается, приходится поломать голову, по несколько раз разбирая, собирая, вытачивая необходимые детали. Главное — качественно выполнить работу.

Николай Щербак убежден, что качество работы во многом зависит от людей, которые искренне любят свою профессию.

— У нас сплоченная коман-

да, замечательный коллектив, — говорит он. — Мы трудимся вместе: мастера, крановщики, слесари, сварщики, токари — и каждый вносит свой вклад в общее дело. Я рад, что оказался в коллективе, где ценится сотрудничество и взаимопомощь, ведь именно это позволяет нам достигать высоких результатов в нашей работе.

Леонид Скакун, слесарь-ремонтник 5 разряда цеха тяжелых машин Новоалексеевской путевой машинной станции Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН», ремонтирует и обслуживает технику, которая непосредственно задействована в ремонте железнодорожных путей. Это путеукладочные краны, щебнеочистительные машины, транспортные грузоподъемные и землеройные машины и др.

— Работа слесаря очень интересная, но многое зависит от самого человека. По-настоящему освоить профессию сможет только тот, кто будет к этому стремиться и постоянно учиться, — уверен Леонид Скакун. — Главное — любить свою работу, а на железной дороге еще и очень важно



Леонид Скакун

относиться к ней ответственно, потому что от этого зависит безопасность.

В Новоалексеевской путевой машинной станции Леонид Скакун начинал в 2008 году электросварщиком. На предприятии его встретили понимающее руководство и замечательный коллектив. До сих пор он с теплотой вспоминает своего первого наставника Фука Амет Мустафаевича.

— До того, как прийти в ПМС, я уже имел опыт работы на автобазе в Кривом Роге. Однако железная дорога имеет свою специфику, поэтому помощь наставника просто необходима, — отмечает наш собеседник. — Когда я только начинал работать электросварщиком, мне очень помог Амет Мустафаевич. Он был прекрасным человеком, электросварщиком с большой буквы. Именно он объяснил мне все тонкости профессии. К сожалению, его уже нет с нами, но многие его советы и профессиональные хитрости я использую до сих пор. Его наставлениями я и сейчас делюсь с нашими молодыми сотрудниками.

Слесарем-ремонтником тяжелых машин Леонид Скакун работает уже 10 лет. На предприятии он — один из самых опытных специалистов. Он занимается не только техническим обслуживанием и ремонтом сложного оборудования, но и умеет оперативно диагностировать неисправности.

Леонид Юрьевич считает, что ключ к успешной работе — это дисциплина, ответственность, опыт и умение мыслить нестандартно.

— В нашей профессии важно всегда оставаться собранным, — уверен железнодорожник. — Поломки могут быть самыми разными, и их бывает сложно определить сразу. Однако решение проблем не всегда



Николай Щербак

бывает трудным. Иногда достаточно просто хорошенько подумать. Помню случай, когда нам нужно было работать на перегоне — снимать и укладывать пути. Накануне я осмотрел и проверил технику — она работала отлично. Несколько дней работа шла по плану, а потом из-за сильной жары одна из машин перестала заводиться — вышел из строя карбюратор. Но я поразмыслил и быстро нашел простое решение. подручными средствами охладил карбюратор, и когда он остыл, машина завелась, а мы смогли продолжить работу.

Своим богатым опытом Леонид Скакун щедро делится с начинающими железнодорожниками. Он объясняет все тонкости профессии электросварщика и слесаря-ремонтника.

— В моей профессии мне нравится находить решения сложных задач и постоянно узнавать что-то новое, — говорит Леонид Юрьевич. — А самая большая награда — понимание того, что я выполнил свою работу своевременно и качественно.

Елена СУШКОВА

Переезд — объект повышенной опасности

Железнодорожные переезды являются объектами повышенной опасности и требуют строгого соблюдения Правил дорожного движения. Все водители обязаны помнить: железнодорожный транспорт имеет преимущество в движении перед всеми остальными видами транспорта.

За 12 месяцев 2024 года на железнодорожных переездах ФГУП «ЖДН» допущено 14 дорожно-транспортных происшествий: 12 случаев ДТП произошли на железнодорожных переездах с дежурным работником (8 — на Донецком филиале, по 2 — на Луганском и Мелитополь-Херсонском филиалах). 2 случая ДТП произошли на железнодорожных переездах без дежурного работника (по 1 — на Луганском и Мелитополь-Херсонском филиалах).

Согласно балансовой принадлежности железнодорожных переездов и поврежденных объектов инфраструктуры случаи ДТП распределились следующим образом: Ясиноватская дистанция сигнализации и свя-

зи — 1 случай; Дебальцевская дистанция сигнализации и связи — 1; Ясиноватская дистанция пути — 1; Иловайская дистанция пути — 3; Иловайская дистанция электроснабжения — 1; Дебальцевская дистанция пути — 1; Болшетомакская дистанция пути — 2; Мелитопольская дистанция пути — 1; Луганская дистанция пути — 1; Родаковская дистанция пути — 1; Штеровская дистанция пути — 1.

За аналогичный период прошлого года на железнодорожных переездах допущено 22 случая ДТП, из них 17 — на железнодорожных переездах с дежурным работником (14 случаев — на Донецком филиале, 3 случая — на Мелитополь-Херсонском филиале) и 5 случаев ДТП

— на железнодорожных переездах без дежурного работника (по 1 — на Донецком и Луганском филиалах, 3 — на Мелитополь-Херсонском филиале).

За 12 месяцев 2024 года 13 случаев ДТП произошли по вине водителей транспортных средств, не принадлежащих ФГУП «ЖДН» по причине нарушения водителями Правил дорожного движения. Один случай ДТП произошел по причине нарушения работником Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» требований пункта 2.2 ТРА станции, пунктов 2.2, 2.12 должностной инструкции, а также нарушением водителя частного автотранспортного средства Правил дорожного движения.

За 12 месяцев 2023 года все случаи ДТП, допущенные на железнодорожных переездах, произошли по вине водителей транспортных средств, не принадлежащих железной дороге, по причине нарушения водителями ПДД.

Общая сумма причиненного

ущерба от допущенных ДТП за 12 месяцев 2024 года составила 192 076 рублей. За аналогичный период 2023 года ущерб от допущенных ДТП составил 15 169 рублей.

ФГУП «Железные дороги Новороссии» напоминает: главным условием обеспечения полной безопасности движения на железнодорожных переездах является внимание водителей автотранспортных средств и неукоснительное соблюдение Правил дорожного движения.

Уважаемые водители транспортных средств! Не игнорируйте запрещающие движение сигналы светофорной и звуковой сигнализации, сигналы дежурного по переезду, положение шлагбаумов. Остановите транспортное средство и пропустите поезд!

Движение транспортного средства после проследования подвижного состава через переезд можно начинать только после выключения красных огней автогужевых светофоров независимо от положения

шлагбаумов, так как переездная сигнализация предусматривает повторное опускание брусьев шлагбаумов без выдержки времени при приближении к переезду другого подвижного состава.

Ни в коем случае не принимайте решение о проезде через переезд перед приближающимся составом. Даже применив меры экстренного торможения, моментально остановить поезд невозможно. Помните: выезжая на переезд на запрещающий сигнал светофора, вы становитесь беззащитными. Чтобы остановить поезд, нужно время, чтобы остановить жизнь — одно мгновение!

Не создавайте угрозу безопасности движения поездов. Не подвергайте смертельной опасности себя, пассажиров и людей, находящихся в районе переезда!

Юрий ВИТНИН,
главный ревизор
по безопасности движения
ФГУП «ЖДН»

«Врачи-диагносты» для подвижного состава

Второго февраля в России отмечается День дефектоскописта. Эта дата связана с работой советского физика, ученого-акустика Сергея Яковлевича Соколова, который в 1928 году продемонстрировал применение ультразвуковых колебаний для определения дефектов металлов. В канун профессионального праздника о своей интересной и очень важной работе читателям «ЖДН» рассказали специалисты по неразрушающему контролю локомотивного хозяйства Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «Железные дороги Новороссии».

В 2023 году в Мелитопольском локомотивном депо Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» была создана лаборатория неразрушающего контроля (ЛНК). С 2024 года обязанности руководителя лаборатории исполняет Елена Салогуб, которая почти 20 лет работает на железной дороге.

— Профессия дефектоскописта очень интересна, похожа на работу врачей-диагностов, которые с помощью ультразвука и рентгеновского оборудования ставят диагноз и проверяют здоровье пациентов, — говорит Елена Салогуб. — Специалист по неразрушающему контролю использует инструменты, пенетранты и различные дефектоскопы, чтобы поставить диагноз, то есть обнаружить трещины или дефекты на ранней стадии. Он также проверяет

сва, выявить повреждения в процессе эксплуатации узла, определить места разрушения детали, ориентируясь на имеющиеся дефекты, а также сделать выводы о соответствии стандартам применяемых технологий изготовления либо ремонта данного узла. А вот капиллярный метод помогает обнаружить различные поверхностные дефекты, не видимые невооруженным глазом, определить их ориентацию и прочие характеристики, то есть раскрытие трещины и глубину залегания дефекта. Он применяется для диагностики деталей и сварочных соединений из различных металлов, сплавов.

В феврале в Мелитопольское локомотивное депо поступило новое оборудование — ультразвуковые и магнитные дефектоскопы, что улучшит качество и условия контроля состояния узлов и деталей для эксплуатации на железнодорожном транспорте.

В лаборатории работают четыре специалиста по неразрушающему контролю, которые прошли сертификацию в центре ЭКОС в Ростове-на-Дону. Все они — высококвалифицированные сотрудники с богатым опытом работы, их стаж составляет более 15 лет. Среди них — Маргарита Кислова, Наталья Лутенко и Светлана Когут. В настоящее время в ЛНК работает молодой специалист Виктория Жадан, с каждым днем совершенствуя свои навыки в проведении дефектоскопии. Уровень знаний специалистов в сфере неразрушающего контроля непрерывно совершенствуется ввиду постоянного развития технологии и оборудования.

— У нас дружный и сплоченный коллектив, — говорит Елена Анатольевна. — Наши работники всегда готовы прийти на помощь друг другу и стремятся к профессиональному развитию. Служебные и трудовые традиции определяют отношение к работе, делая ее не только эффективной, но и доставляющей удовольствие.

Начальник лаборатории неразрушающего контроля локомотивного депо Дебальцево Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Николай Михеенко — железнодорожник в четвертом поколении. В 2024 году он пришел работать в депо после окончания Донецкого института железнодорожного транспорта.

— Лаборатория неразрушающего контроля — одно из ключевых подразделений локомотивного депо Дебальцево, — отмечает Николай Михеенко. — Здесь осуществляется контроль качества ремонта самых важных деталей локомотива, от которых зависит безопасность движения подвижного состава. Дефектоскописту приходится иметь дело с объектами различных размеров и сложностей: от небольших валиков до крупных колесных пар. Если специалист выявил нарушение целостности, то деталь бракуется или отправляется на ремонт, затем проводится повторная проверка.

Дефектоскопист осуществляет контроль качества, выясняет, требуются ли дополнительные ремонтные работы. Специалисты неразрушающего контроля должны постоянно повышать свой профессиональный уровень. В этом году Николай Михеенко будет проходить курсы повышения квалификации в



Маргарита Кислова и Виктория Жадан

Региональном центре неразрушающего контроля в Воронеже.

— Когда я пришел в депо, многому на практике по профессии меня обучил Сергей Константинович Будько, главный технолог локомотивного депо Дебальцево. Он — замечательный человек, который по-настоящему любит свое дело и знает его досконально, — рассказал Николай. — В первый рабочий день он мне детально объяснил, как нужно строить работу, показал все на примере. Мы и сейчас с ним на связи, он мне помогает, подсказывает.

Основной метод, который применяется в работе лаборатории — магнитопорошковый. Он гарантирует надежное выявление поверхностных усталостных трещин, возникающих в процессе эксплуатации. При этом обеспечивается высокая чувствительность, выявление мельчайших дефектов.

— В процессе неразрушающего контроля дефектоскописты проверяют сотни деталей за смену, в этих условиях терять бдительность и концентрацию недопустимо — цена пропущенного дефекта слишком высока, — отмечает железнодорожник.

В соответствии с требованиями Таможенного Союза в части аттестации ремонтных предприятий железнодорожного транспорта в декабре 2024

ник с более чем 40-летним стажем.

Технологии и методы неразрушающего контроля не стоят на месте. Владимир Семенович вспоминает, что в 80-е годы, когда он только начинал работать в локомотивном депо Красный Лиман Донецкой железной дороги, использовали магнитопорошковую дефектоскопию и метод проливки керосином. Зоны, где мог быть дефект, к примеру, углы буксовых проемов тележек электровозов ВЛ8, натирались мелом, а с противоположной стороны наносили керосин. Если была трещина, мел замочал и проявлял ее.

— Сегодня мы используем и проверенные временем, и более современные методы: магнитопорошковый и ультразвуковой, — подчеркивает Владимир Синченко. — Ультразвуковой дефектоскоп позволяет выявить нарушения сплошности металла в глубине: расслоения, литейные браки, повреждения и другие внутренние дефекты. В металл подается звуковой сигнал определенной частоты, и замеряется скорость его возврата после отражения с обратной поверхности. Если отражение происходит раньше, значит, есть какая-то полость, от которой он отразился. Для работы дефектоскопа нужны образцы с естественными и искусственно созданными дефектами.

В процессе работы дефектоскописты тщательно осматривают узлы и элементы локомотивов. В частности, они проверяют колесные пары, а именно зоны контакта вкладышей моторно-осевых подшипников. Также они осматривают контактные поверхности ведущей и ведомой шестерен тягового привода. Если на зубе шестерни обнаружится трещина, это может привести к заклиниванию колесной пары и, как следствие, выходу локомотива из строя, срыву поездной работы. Кроме того, специалисты дефектоскопии проверяют автосцепки. Не выявленные трещины в зеве и хвостовике могут привести к разрыву поезда и более серьезным последствиям, учитывая сложный геологический профиль Донецкого края. Специалисты неразрушающего контроля также уделяют внимание валикам, роликам, валам агрегатов, коленчатым валам компрессоров и многим другим деталям.

Владимир Синченко считает, что главное в профессии дефектоскописта — это независимость, ответственность, стопроцентное зрение и наработанный опыт. Труд дефектоскопистов-локомотивщиков отличается высокой сложностью и требует предельного внимания. Человек, выбравший эту профессию, должен обладать глубокими знаниями в материаловедении, физике, знать конструктивные особенности агрегатов, места максимального напряжения и износа и не позволять себе небрежного отношения к работе.

Ольга КРАМАРЕНКО



Елена Салогуб

целостность материала, выявляя такие дефекты, как забоины, раковины, неметаллические включения, утонение толщины стенки металла.

В депо осуществляется обслуживание и ремонт тепловозов 2ТЭ116, ЧМЭЗ и 2М62, а также электровозов ЧС2, ЧС7, ВЛ8 и ВЛ11. В ходе проверок специалисты ЛНК выявляют поверхностные и подповерхностные дефекты в узлах и соединениях подвижного состава, определяют производственный брак, а также брак, выявленный при эксплуатации.

— По возможности, дефекты устраняются на месте силами коллектива нашего депо, — поясняет Елена Салогуб. — Такие методы, как проточка и наваривание с последующей механической обработкой, позволяют сократить время простоя локомотивов и оптимизировать использование ресурсов.

Специалисты лаборатории используют современные методы неразрушающего контроля: магнитопорошковый, капиллярный, ультразвуковой и визуально-измерительный. Эти методы позволяют точно и быстро выявлять дефекты, что значительно повышает эффективность работы.

— Каждый тип сложного диагностического оборудования предназначен для конкретного метода контроля в зависимости от типа материала и характера потенциальных дефектов, — уточняет Елена Салогуб. — Так, например, визуально-измерительный метод позволяет оценить качество сварного



Николай Михеенко

года в локомотивном депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН» получено клеймо на проведение ТО-2, ТО-3 и ТР-1 тягового подвижного состава. Одним из требований для аттестованных предприятий является наличие лаборатории неразрушающего контроля, которая в настоящий момент проходит процедуру аттестации. Ее начальником с ноября 2024 года является Синченко Владимир Семенович — опытный работ-

«Там по-настоящему ценишь жизнь»



Сергей Ревякин (второй справа) с боевыми товарищами

Электромеханик радиосвязи Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Сергей Ревякин работает на железной дороге уже больше 30 лет. На Донецкую магистраль пришел по стопам отца Владимира Васильевича, который трудился машинистом локомотивного депо Дебальцево.

— Я рос на рассказах деда Василия Ивановича о Великой Отечественной войне — он у меня был фронтовиком, — вспоминает Сергей Ревякин. — Так я воспитывал и своего сына. Учил, что Родину нужно любить — она у нас одна, и никому не позволено господствовать на нашей земле. Мой сын еще в 2015 году пошел в ополчение, а я в 2022-м выполнил свой гражданский долг и встал на защиту родной земли — по-другому было нельзя.

Сергея Ревякина назначили в группу гранатометчиков и направили в Харьковскую область. В его отряде были молодые ребята из Горловки, Енакиево, других городов Донецкой Народной Республики. Пятидесятилетний Сергей Владимирович был самым старшим в группе, поэтому и позывной ему дали «Батя».

— В течение месяца мы сопровождали машины с боеприпасами. На Харьков двигалось множество техники, в том числе танков. Мы поддерживали порядок в селах: проверяли документы, чтобы не допустить провоз оружия и гранат, — рассказывает он. — Местные поначалу относились к нам настороженно, но мы им помогали, бывало, что-то ремонтировали или делились провизией.

Спустя месяц группа Сергея Ревякина

на получила приказ выдвигаться в Чуговский район, где они должны были занять передовые позиции.

— Перед самым отъездом на передовую мы с ребятами из моей группы сфотографировались, и я отправил фотографию своим родным. Это было единственное фото, которое у меня осталось.

По прибытии на объект группа приступила к созданию укреплений: строили окопы, возводили долговременные огневые точки.

— Всего у нас было 30 человек. Противник находился примерно в 800 метрах, — вспоминает наш собеседник. — Мы начали обустраивать позиции, но вскоре нас обнаружили беспилотники. Группу легко было заметить, хоть нас и прикрывала небольшая лесопосадка. В один из дней завязался бой. Я получил тяжелое ранение, а мой командир был убит рядом со мной. Из моей пятёрки двое ребят тогда погибли, троих я больше не видел. После боя меня и еще двоих раненых эвакуировали. Машина, на которой нас увозили, попала под обстрел, но мы все равно добрались до госпиталя в городе Валуйки. У меня была разбита голова, я потерял зрение. Из-за контузии отказали ноги.

27 апреля 2022 года Сергей Ревякин считает своим вторым днем рождения:

— Мне повезло — я выжил, хотя из того боя вернулись немногие.

Через два дня Сергея на военном самолете доставили в Москву — тогда всех тяжелораненых отправляли в военный госпиталь в Одинцово.

— Там мне оказали квалифициро-

ванную медицинскую помощь: восстановили зрение, память и поставили на ноги. Я очень благодарен врачам за их профессионализм и заботу — они вернули меня к жизни, — говорит железнодорожник. — Когда я лежал в госпитале, к нам приезжал священник. Видимо, мой внешний вид был настолько плачевным, что он надел на меня крестик. Я ношу его и сейчас. В моей голове до сих пор остается несколько осколков.

Сергей Ревякин отмечает, что, пройдя через испытания войны, начинаешь по-настоящему ценить жизнь и осознавать, ради чего стоит сражаться.

— Мы воевали ради наших близких: мамы, сына и внуки. Ради нашей Родины, ради наших ценностей. Я очень горжусь своим сыном, он — настоящий боец. Когда в 2014 году на Донбассе начались военные действия, Антон Ревякин с друзьями пошел в ополчение, они присоединились к танковому батальону

помнился случай: ночью мы ехали на БТР для диверсионно-разведывательных операций и подорвались на противотанковой mine. На этой броне ехало около 30 человек, но никто серьезно не пострадал. Видно, Бог сберег.

9 мая 2015 года Антон Ревякин в составе экипажа БТР участвовал в первом параде Победы в Луганске.

— Подготовка к параду заняла больше месяца. Мы несколько раз красили машину, проводили репетиции, — с волнением вспоминает Антон. — Всего в параде были задействованы 800 человек и около 30 единиц военной техники. Участвовать в таком ответственном мероприятии после боев было невероятно ответственно, ведь на нас смотрела вся республика. Мы чувствовали поддержку и благодарность наших людей. Это было незабываемо.

Летом 2015 года Антон Ревякин вернулся на железную дорогу. А в 2022-м снова встал на защиту Родины. На этот раз боевой путь привел его в Харьковскую область.

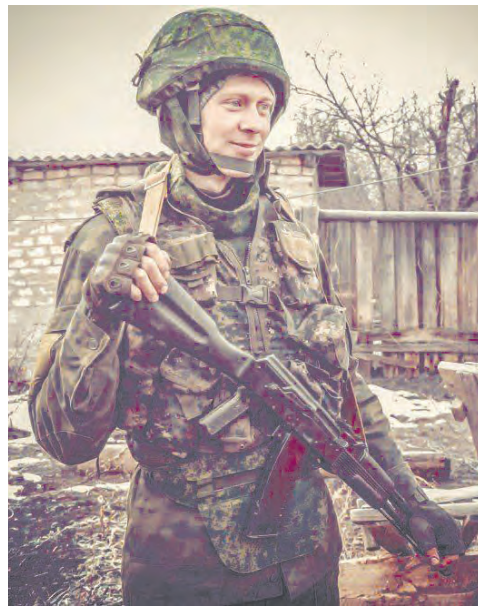
— Я был пулеметчиком, стояли мы недалеко от села Русские Тишки. Наша задача заключалась в защите артиллерийских установок. Линия соприкосновения была в 15-20 километрах. По нам часто прилетали «Грады», «Ураганы». Во время очередного обстрела я неудачно упал и сломал руку.

Антон комиссовали. Дома его ждали жена Елена и дочка Ульяна, ей только исполнилось четыре года.

— Невозможно достичь чего-либо в жизни без поддержки близких людей, — убежден Антон Ревякин. — Я глубоко признателен моей супруге Елене за то, что она всегда была рядом и оказывала мне всяческую помощь. Ее любовь и забота были той опорой, которая вселяла в меня силу и уверенность. Семья — это главное в нашей жизни.

После реабилитации Антон Ревякин вернулся на родное предприятие — он работает помощником машиниста тепловоза локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН», проходит обучение на машиниста тепловоза в Учебном центре профессиональных квалификаций ФГУП «ЖДН».

Ольга КРАМАРЕНКО



Антон Ревякин

«Август». Молодому железнодорожнику дали позывной «Локомотив», сокращенно «Локи». Он начал свой боевой путь в Никишино. Потом были Фасевка, Чернухино, Дебальцево.

— Я осознавал, куда отправляюсь и за что воюю, — говорит Антон. — Был оператором-наводчиком БТР разведбатальона. Бывали разные ситуации. За-

«Мы всегда оставались на острие атаки»

Машинист тепловоза локомотивного депо Иловыйск Сергей Курека знает о войне не понаслышке. В преддверии Дня защитника Отечества он поделился с читателями «ЖДН» воспоминаниями о своих военных буднях и рассказал, почему так важна поддержка семьи.

Сергей Курека работает в локомотивном депо Иловыйск более 27 лет.

22 февраля 2022 года, когда страна оказалась перед лицом опасности, Сергей Курека отправился в военкомат и записался добровольцем.

— Оставаться в стороне я не мог, — признается Сергей Анатольевич. — Это был мой гражданский долг, долг настоящего мужчины. К тому же у меня был опыт армейской службы в погранвойсках. С 1992 по 1993 год, когда я служил в армии, попал в горячую точку на Кавказе. Был инструктором-кинологом

в Пришибском погранотряде в Азербайджане на границе с Ираном. Тогда мы вели борьбу с террористическими группировками, которые пытались проникнуть через границу.

Боевой путь Сергея Куреки в ходе СВО проходил через Джанкой, Херсон, Докучаевск, Волновуху, Авдеевку, Угледар. Он был назначен командиром отдельного взвода снайперов — это огромная ответственность.

Сергей Анатольевич прошел через множество испытаний и потерь. Он участвовал в штурме опорных пунктов в Авдеевке и Угледаре, получил контузию.

— Настоящая война совсем другая, она существенно отличается от всех наших представлений, — говорит наш собеседник. — Иногда на передовой казалось, что в этом аду просто невозможно выжить. Против нас работали артиллерия, минометы, огромное количество беспилотников в небе. Было очень тяжело, но мы всегда оставались на острие атаки. В нашем подразделении было около 40 человек, мы шли группами по два-три человека. К огромному сожалению, раненые и убитые были каждый день.

Сергей Курека был комиссован в ноябре 2024 года. Дома его ждали жена и сын. Елена всегда поддерживала мужа.

— Это было очень тяжело — ждать, переживать и надеяться, — делится Елена Александров-

на. — В 2016 году я уже прошла через такое, когда наш сын Антон служил в ополчении танкистом. Ему пришлось уволиться из-за проблем с сердцем, в 2018 году даже перенес операцию. Сын поддерживал меня, когда муж был на передовой, вместе мы возили ему передачи.

Сергей Анатольевич по-прежнему всем сердцем и мыслями со своими ребятами.

— Накануне Дня защитника Отечества хочу выразить надежду, что мир наступит как можно скорее, и наши ребята смогут вернуться домой. Они три года находятся в сложнейших условиях, и мы должны поддерживать их, оказывать помощь, ведь они делают крайне важное дело — сражаются за нашу мирную жизнь, — говорит Сергей Курека.



Фронтовые спасатели – служба не из легких



На железной дороге Сергей Мерецкий работает больше 20 лет. Начиная в 2003 году стоял пассажирского вагонного депо Донецк, через год поступил на заочное отделение в Харьковскую академию железнодорожного транспорта, и после обучения был назначен мастером вагонно-вагонного участка. В 2012 году перевелся в вагонное депо Ясиноватая, где работал слесарем 5 разряда по ремонту подвижного состава на участке по ремонту тележек, трудился бригадиром, мастером, старшим мастером в вагонно-вагонном участке. Здесь он и встретил начало специальной военной операции.

Сергея Мерецкого определили в стрелки. Первые 3 месяца его подразделение стояло на блокпостах в Херсонской области, контролировало передвижение войск, помогало выявлять диверсантов. Затем его стрелковый полк держал линию фронта на передовой, сдерживал врага.

– Было очень тяжело, обстрелы практически не прекращались, – рассказывает Сергей Викторович. – Однажды во время ночного дежурства ко мне подошел товарищ поговорить. Я был спиной к окопу, он стоял лицом. Звуки выстрелов и летящих снарядов мы слышали со всех сторон постоянно. Но в тот раз я интуитивно почувствовал, что снаряд летит в нашу сторону, и упал в окоп, схватив товарища за грудки. Счет шел на секунды. Мы еще не успели приземлиться, как увидели

высышку и разлетающиеся над нами осколки. Очень страшно, когда снаряд взрывается за спиной и ты видишь тень от взрыва на блиндаже. В тот раз, к счастью, все обошлось.

В октябре подразделение Сергея Мерецкого перебросили в Запорожье, где бойцы занимались подготовкой оборонительных позиций вдоль Днепра. В декабре их направили в Донецкую Народную Республику. После обучения Сергей Викторович был прикомандирован в состав одной из бригад штурмового подразделения и направлен под Краснотаровку.

– Перед нами была поставлена задача взять посадку, и мы пошли на штурм. Завязался ближний бой, но мы взяли посадку без потерь с нашей стороны, у противника были погибшие, – вспоминает наш собеседник. – Захваченную позицию удерживали три дня под непрекращающимся вражеским огнем, запасы продовольствия заканчивались, воды уже не было. Из-за активных боевых действий нам не могли доставить продукты и воду. Тогда мы решили отправиться к своим, чтобы принести необходимые припасы. Ночью втроем выдвинулись в путь. Было сложно ориентироваться на местности, но нам все же удалось добраться до нужного места, забрать провизию и вернуться.

Смелость и самоотверженность бойцов, проявивших себя во время опасной вылазки, не

боевой путь Сергея Мерецкого, заместителя начальника вагонного депо Ясиноватая Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», начался в феврале 2022 года, когда он вместе с другими депо-вагонщиками встал на защиту Родины. Воевал в Херсонской области, под Запорожьем, участвовал в боях за Краснотаровку. Сначала был стрелком, потом – старшим группы эвакуации. На счету Сергея Викторовича – множество спасенных жизней.

остались незамеченными руководством. Из них была сформирована группа эвакуации, в которую еще добавили людей, старшим назначили Сергея Мерецкого.

Эвакуационные группы первыми приходят на помощь бойцам на передовой. Фронтовые спасатели вытаскивают раненых из-под огня и доставляют в безопасное место, обеспечивают бойцов на передовой провизией и боеприпасами.

– Руководить группой эвакуации – это сложная задача, – признается Сергей Викторович. – На тебе лежит ответственность за жизни товарищей, и ты должен самостоятельно принимать решения.

Сколько жизней спас, Сергей Мерецкий никогда не считал. Он уверен, что в условиях боевых действий такое не поддается точному измерению. Признается, что там, на линии соприкосновения, каждое мгновение – это борьба не только за выживание, но и за человечность. Каждый спасенный солдат для него – это не просто цифра, а жизнь человека.

– Часто мы оказывались в 100-150 метрах от противника, и каждая вылазка была сопряжена с большим риском, но мы всегда были готовы помочь раненым и оказывать помощь товарищам на передовой, – говорит наш герой.

Он отмечает, что на войне очень многое зависит от силы воли человека, его желания жить.

– Однажды на задании мы наткнулись на парня с перебитыми ногами – он полз два километра, чтобы добраться к своим, – вспоминает Сергей Викторович. – Мы подобрали раненого, нашли по дороге тачку и вывезли. Он из всех сил боролся за жизнь. А в другой раз эвакуировали парня, кото-

рому пуля зацепила голову. Мы наложили повязку, и он вполне мог передвигаться самостоятельно, но постоянно просил нести его, хотя мы и выносили другого раненого. Мне кажется, если бы мы не заставляли его идти, он просто сидел бы, истекая кровью, и, возможно, погиб.

Как и другие военные на передовой, группы эвакуации постоянно находились в зоне риска из-за обстрелов и атак беспилотников.

– Мы часто были на волосок от смерти. Как-то доставляли провизию для бойцов. До назначенного места добрались без происшествий. А когда уже собирались возвращаться, над нами зависла «птичка», нас атаковали. Я понял, что по нам корректируют огонь. Ребятам крикнул, чтобы они прятались. К счастью, все остались живы, их только засыпало землей.

Чтобы добраться до точки назначения, эвакуационная группа Сергея Мерецкого каждый раз преодолевала около пяти километров пешком. Из-за минных полей и непроходимой грязи другими способами добраться до места назначения было невозможно. В ночь с 28 февраля на 1 марта, когда команда Сергея Мерецкого отправилась забрать раненого и доставить провизию, железнодорожник получил тяжелое ранение.

– Нас было шестеро. Вдруг мы заметили, что над нами завис беспилотник – поняли, что за нами следят. Трое спрятались в трубе, один парень прыгнул в кусты, другой побежал в поле. Я же попытался укрыться под деревом. Через секунду в метре от меня приземлилась мина, еще что-то сбросил беспилотник. Я почувствовал, что рука полностью отнялась, думал, оторвало, но стал ощупывать от локтя до кисти – на месте. Ранение полу-

чил еще один боец – осколок попал в ногу. Мы перебрались в укрытие и часа два ждали, пока прекратится обстрел и беспилотник улетит.

После этого группа Сергея Мерецкого эвакуировала двоих раненых бойцов и прибыла на базу.

– На БМП меня и других пострадавших доставили на точку эвакуации, оттуда на автомобильном транспорте развезли по больницам, – рассказывает Сергей Викторович. – Жене сразу же сообщили о случившемся, и когда закончилась операция, она уже ждала меня в коридоре. Встреча была очень эмоциональной, со слезами на глазах.

После ранения Сергей Мерецкий прошел длительное лечение и реабилитацию, после чего был комиссован. В январе 2024 года он вернулся на работу, и уже через месяц его назначили заместителем начальника вагонного депо Ясиноватая.

– Большую часть своего боевого пути я провел вместе с Анатолием Могиленцом, он был слесарем по ремонту подвижного состава вагонно-вагонного участка. К сожалению, Анатолий погиб, – вспоминает о товарище Сергей Викторович. – До СВО мы были хорошо знакомы, работали вместе много лет. Он был отличным специалистом. На него всегда можно было положиться. Эта утрата стала тяжелым ударом для семьи Анатолия и всего нашего коллектива. Сейчас многие депо-вагонщики продолжают воевать. Мы переживаем за их судьбу и, конечно, надеемся на скорейшее завершение боевых действий. Все мы ждем момента, когда наши ребята смогут вернуться домой живыми и невредимыми.

Елена СУШКОВА

Эта память передается из поколения в поколение

В семье Анны Нестеровой, специалиста по управлению персоналом 1 категории Мелитопольского локомотивного депо Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН», память о героях Великой Отечественной войны передается из поколения в поколение. С коричневой чумой боролись ее дед и прадед.

– Я о них знаю из рассказов моей мамы Людмилы Николаевны. Ящук, – рассказывала Анна Нестерова. – Прадед Александр Петрович Федорец и его сын – мой дедушка – Николай Александрович Федорец пошли защищать Родину. Прадед воевал с первых дней войны. Уроженец Запорожской области, председатель колхоза, он без колебаний взял в руки оружие. Погиб Александр Федорец 9 июля 1942 года во время налета фашистской авиации на позиции красноармейцев.

В семье Анны Нестеровой бережно хранят фотографии героев и документы той эпохи. В пожелтевшем от времени извещении о смерти написано, что похоронен Александр Петрович Федорец

на станции Назимово Кировского района Калининской области.

– Дедушка, прабабушка и бабушка ездили на место захоронения прадеда, – говорит Анна Дмитриевна. – За братской могилой ухаживают учащиеся местной школы. Наша семья переслала кусты роз, которые там высадили ученики.

Был еще один воин в семье Анны Дмитриевны – ее дед Николай Александрович Федорец. Он родился 26 августа 1926 года в селе Новотроицкое Осипенковского (ныне Бердянско-го) района Запорожской области. В 17 лет, прибавив себе год к возрасту, он добровольцем ушел на фронт, встав в строй вместо погибшего отца. Воевал с 9 сентября 1943 по 24 мая 1945 года

в составе 12-й ордена Богдана Хмельницкого механизированной бригады 210-го Гвардейского стрелкового полка стрелком-автоматчиком.

Николай Федорец был награжден медалью «За отвагу», орденом Слава III степени, медалями «За победу над Германией» и «За взятие Кенигсберга».

Николай Александрович прошел боевой путь от рядового до старшего сержанта. Уволен в запас в июле 1948 года. Продолжил службу в Советской Армии офицером. Окончил учебное заведение ВМФ в Измаиле. Был уволен с действительной военной службы в 1950 году, окончил высшую партийную школу.

– Дедушка говорил, что его дети и внуки никогда не должны знать страшное слово «война», – говорит Анна Дмитриевна. – После армии дедушка работал на ответственных должностях в органах власти города Бердянска. Был заботливым отцом, честным, принципиальным и порядочным человеком. Он



умер в 1986 году, похоронен в Бердянске. Каждый год 9 мая мы ездим на могилы дедушки и бабушки, чтобы почтить их память, вспомнить о подвигах наших родных и всего народа в годы Великой Отечественной войны.

Виктория ШЕВКУНОВА

Самое тяжелое – терять товарищей

Для Михаила Черных, электромеханика района контактной сети Штеровка II группы Луганского филиала ФГУП «ЖДН», честь, отвага и боевое товарищество – не просто слова. За проявленную храбрость и боевые заслуги в ходе СВО он был награжден орденом «За доблесть», медалью «100 лет. Генерал армии Сухоруков Д.С.», медалью «Участник боевых действий».

– Орден «За доблесть» II степени я получил, когда выполнял боевые задачи в Харьковской области, – рассказал Михаил Черных. – Моей главной задачей было сохранить жизни своих подчиненных, вернуть их женам, детям, родителям. И, возможно, где-то командиры заметили, что у меня это получается хорошо. Я никогда не оставлял своих ребят одних, всегда был рядом. С парнями мы вместе прошли через многое, они для меня стали верными друзьями и настоящими боевыми братьями. Именно благодаря им, их смелости и отваге, я получил эту награду.

23 февраля 2022 года Михаил помнит очень четко – в этот день он вместе с коллегами отправился на призывной пункт. Это событие стало отправной точкой его боевого пути.

– Вместе со мной пошли защищать Родину мои товарищи: электромонтеры Дмитрий Маслов и Александр Жуков, машинист автомотрисы Сергей Савченко. Дмитрий и Александр сейчас продолжают служить по контракту, Сергей был комиссован.

Распределили Михаила Черных в стрелковый полк. После прохождения боевой подготовки направили служить в Харьковскую область, назначили командиром роты.

– В подчинении у меня

было 106 человек, – рассказывает Михаил Анатольевич. – Подразделение, в основном, состояло из шахтеров, но были и железнодорожники, водители, представители других профессий. Среди нас были ребята, которые уже имели боевой опыт – участвовали в ополчении в 2014 году. Они говорили, что нынешние события гораздо серьезнее, чем были тогда. Мы старались использовать каждую свободную минуту для обучения – осваивали приемы обращения с различными видами оружия и основы первой медицинской помощи. Более опытные товарищи делились своими знаниями с новичками. Каждый понимал, что от этого зависит как его собственная жизнь, так и жизнь сослуживцев.

Подразделение Михаила Черных выполняло боевые задачи в районе сел Липцы, Русские Тишки Харьковской области.

– Самые ожесточенные бои развернулись под селом Борщевая. В течение нескольких дней противник непрерывно атаковал нас, пытаясь прорвать оборону, – вспоминает Михаил Анатольевич. – Наша задача заключалась в том, чтобы держать позиции. Нас обстреливали из танков, минометов разных калибров. В этих боях мы понесли первые потери: у



нас был погибший и тяжело раненый.

С мая по июнь 2022 года рота Михаила Черных принимала участие в боях на одном из самых опасных участков – в Дергачевском районе Харьковской области.

– После того как наши взяли вражеские позиции, мы отслеживали передвижения противника вдоль линии соприкосновения, в случае необходимости оказывали огневую поддержку другим подразделениям, – вспоминает командир. – Противник на этом направлении понес большие потери. Наши военнослужащие собирали тела и хоронили их, ведь мы воспитаны так, что, каким бы ни был человек, даже если это враг, его следует предать земле.

В сентябре 2022 года рота Михаила Черных была передислоцирована в город Валуйки Белгородской области для укрепления границы. Затем подразделение направили в Луганскую Народную Республику.

– Мы впервые вернулись домой, ступали по родной земле. Это придавало нам сил и уверенности, что мы справимся со всеми трудностями, – вспоминает наш собеседник. – Мы участво-

вали в боях за Соледар, Белогорку, Новодружеск.

В феврале 2023 года Михаил Черных был назначен командиром противотанкового взвода. Главной задачей было сдерживание и уничтожение танков и другой бронированной техники противника.

– Я провел в Белогорке всего две недели – меня демобилизовали по возрасту. Были частые обстрелы, в небе постоянно кружили вражеские беспилотники, отслеживали каждое наше передвижение, – вспоминает Михаил. – Мои сослуживцы по-прежнему находятся там, я регулярно с ними созваниваюсь. Они очень мужественно держатся, и я желаю им сил и стойкости.

– Война – это ужасно, – признается наш собеседник. – И самое тяжелое – терять боевых товарищей. Бывали моменты, что ты с человеком только что разговаривал, а через 5-10 минут его уже нет в живых. Очень страшно, когда гибнут молодые, красивые, сильные. Все они, без преувеличения, – настоящие герои, как и те ребята, которые с оружием в руках продолжают защищать Родину.

Елена СУШКОВА

Помним и гордимся

15 февраля в России отмечается День памяти воинов-интернационалистов. Эта дата символизирует скорбь по погибшим, напоминает о героизме тех, кто в разные годы защищал интересы Отечества за его пределами.

15 февраля в качестве памятной даты Дня памяти о россиянах, исполнявших служебный долг за пределами Отечества, было выбрано не случайно. Именно в этот день в 1989 году последний советский солдат перешел мост пограничной реки Амударья под Термезом, завершив вывод советских войск из Афганистана.

Военную службу в Афганистане прошли около 620 тысяч солдат и офицеров. Более 500 тысяч непосредственно участвовали в боевых действиях. Около 15 тысяч погибли.

Свыше 200 тысяч солдат и офицеров, служивших в Афганистане, а также рабочие и гражданские служащие были награждены орденами и медалями. 86-ти советским военнослужащим за проявленные мужество и героизм было присвоено звание Героя Советского Союза (25 – посмертно).

После окончания Великой Отечественной войны СССР участвовал более чем в 30 вооруженных конфликтах за пределами Родины. В хронологической последовательности остановимся на самых крупных из них.

Гражданская война в Китае 1946-1950 годов. Благодаря поддержке советских военных коммунистическая партия победила, и в октябре 1949 года была провозглашена независимая Китайская Народная Республика.

Война на Корейском полуострове в 1950-1953 гг. Военные действия между Южной Кореей и КНДР сопровождались столкновением интересов ООН, которая выступала на стороне Южной Кореи, и СССР, который поддерживал КНДР. В конфликте принимали участие более 25 тысяч советских воинов-интернационалистов.

Вьетнамская война 1965-1974 годов. Для помощи Северному Вьетнаму в борьбе с американцами в страну прибыли советские зенитчики, артиллеристы, связисты, моряки, медики, летный состав. Всего в войне приняли участие более 6000 военных из СССР, потери составили 16 человек.

Также советские военнослужащие участвовали в разминировании территорий Алжира в 1962-1964 гг.; в пакистано-индийском конфликте 1971 г.; в арабо-израильских войнах 1967-1974 гг.; в сомалийско-эфиопской войне 1977-1979 гг.; в чадско-ливийском конфликте 1987 г. Кроме того, советские войска находились в Анголе, Мозамбике, Йемене и Лаосе во время местных гражданских войн.

«В ополчении я понял, что такое настоящая дружба»

«Жить по совести и поступать по правде» – этому с детства учили Николая Бочкарева его родители-фронтовики. В 2014 году он в возрасте 51 года вслед за сыном, тоже железнодорожником, ушел в ополчение. С тех пор прошло больше 10 лет, но воспоминания до сих пор живы в памяти Николая Сергеевича.

Тракториста вагонного депо Донецк Николая Бочкарева разговорить оказалось непросто. Он скромно признается: «В ополчении пробыл недолго. Охранял склад, был на передовой». В их семье не принято красоваться подвигами, хотя рассказать, безусловно, есть о чем.

И отец, и мать Николая Сергеевича – фронтовики. Когда началась Великая Отечественная, они жили в Хабаровском крае, оттуда и пошли защищать Родину.

– Мои родители не любили говорить о войне, и теперь я понимаю почему, – рассказывает наш собеседник. – Мой отец Бочкарев Сергей Тимофеевич был солдатом, мама Бочкарева Валентина Алексеевна служила телефонисткой. Они прошли всю войну, дошли до Будапешта. В 1963 году переехали под Ясиноватую – в поселок Скотоватая.

В доме родителей Николая Бочкарева хранилось множество фотогра-

фий, боевые и юбилейные награды родителей. В результате обстрела в 2022 году практически все это было уничтожено.

– В родительском доме в Скотоватой снаряд пробил крышу и, не разорвавшись, застрял внутри. Военные категорически запретили заходить, поскольку в любой момент может произойти взрыв, – рассказывает он.

События, происходившие на Украине в 2014-2015 годах, стали поворотными для Николая Бочкарева и его родных. Шабаш на Майдане, нацистские шествия и провокационные лозунги вызвали возмущение и тревогу. Семья постоянно следила за новостями, понимая, что все происходящее – лишь начало еще более катастрофических событий.

– 2014 год стал переломным для всех жителей Донбасса, включая нашу семью, – вспоминает Николай Сергеевич.

– Мой сын Павел ушел в ополчение. Помню, как он сказал: «Дедушка и бабушка защищали Родину, как я могу поступить иначе?» Мы с женой, конечно, переживали за него, но понимали и уважали его решение. Наша семья всегда считала себя русской, и мы осознавали, что нам и нашим детям придется защищать родную землю. Сначала Павел дежурил на блокпостах, затем вступил в казачество. В августе 2014 года я тоже ушел к нему в ополчение.

Николай Бочкарев служил под Тельманово, оборонял село Таврическое.

– В нашем подразделении было семь человек: стрелок, наводчик, водитель и четверо охранников. Мы часто выходили «на глаза», т.е. дежурили, охраняя позиции ребят, которые выезжали на КАМАЗе с зенитной установкой, – объясняет наш герой. – Важно было постоянно быть начеку, готовым реагировать в любую минуту, потому что мы могли попасть в засаду. Нередко противник открывал по нам прицельный огонь – приходилось держать оборону.

В силу возраста и проблем со здоровьем Николай Бочкарев в мае 2015-го вернулся домой.

– Время, проведенное в ополчении, дало мне многое. Именно там я понял, что такое настоящая крепкая мужская дружба, насколько ценен товарищ, на которого можно положиться, – делится он. – Сослуживцы часто приезжали ко мне в гости. Да и сейчас мы поддерживаем связь.

Наблюдая за нынешними событиями, Николай Бочкарев отмечает, что принятые в 2014 году решения были верными.

– Тогда мы не совсем понимали, к чему все идет. Но по прошествии 10 лет я могу с уверенностью сказать, что все было не зря, – говорит он. – Сейчас мы живем в поселке Скотоватая, который до 2022 года был разделен на две части. Одну контролировали ополченцы Донецкой Народной Республики, а другую – вооруженные формирования Украины. О зверствах ВФУ мирные жители до сих пор вспоминают с ужасом.

Когда началась специальная военная операция, Николай Бочкарев одним из первых пришел в военкомат, хотел записаться добровольцем. Но 65-летнему защитнику отказали – не подошел по возрасту.

Славный пример для потомков



Инженер-технолог 1 категории отдела контроля вредных выбросов ДорЦСМЭ Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Владимир Антоненко – один из тысяч наших сограждан, которого в 2022 году Родина призвала на свою защиту. Сегодня демобилизованный железнодорожник уверен, что вклад каждого участника СВО в общее дело очень важно помнить и трудно переоценить.

действенный – на годы вперед инженер научился выстраивать отношения на всех уровнях, понимать важность индивидуального подхода к коллегам и подчиненным.

– В профессиональном росте я во многом обязан наставникам. Одним из них был мой университетский товарищ Иван Слепцов, который раньше начал метрологическую деятельность и многому научил меня на практике, – говорит Владимир Антоненко. – Спустя 25 лет работы на дороге я также испытываю огромную признательность своему первому начальнику дорожной комплексной лаборатории Борису Клечковскому. Эти люди были беззаветно преданы своему делу.

В конце девяностых годов, связанных с неопределенностью и бытовыми тяготами, Владимир Антоненко работал водителем грузовика на Севере. В суровых северных условиях уход за автомобилем, постоянная бдительность и неукоснительное следование правилам безопасности дополнили его профессиональный багаж.

На фронте Владимир Антоненко воевал в составе взвода огневой поддержки. Служил он с ору-

жием, известным своей боевой эффективностью и силой – станковым крупнокалиберным пулеметом ДШК, а по-фронтовому – «Дашка».

– Служил, как и все, – говорит железнодорожник, – понимал, какие важные цели и задачи стоят перед участниками СВО. Уверен, что наш опыт должен стать примером для будущих поколений.

Для самого Владимира Антоненко такими примерами с раннего детства были два его деда. Дед по отцовской линии Дмитрий Иванович Антоненко был награжден орденом Отечественной войны II степени. Отец мамы Леонид Семенович Бердников был призван в армию еще в 1940 году, закончил воевать в звании майора на Дальнем Востоке. Был удостоен ордена Красной Звезды, награжден медалями «За боевые заслуги» и «За победу над Японией». По воспоминаниям внука, майора в отставке Леонида Бердникова хоронили с военными почестями и командой салютовавших стрелков. А память о нем, как и обо всех защитниках Отечества, – навсегда с нами.

Александр КОВАЛЕНКО

Общими усилиями

Председатель Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко и начальник Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Денис Пашков 6 февраля проинспектировали ход ремонтных работ в спортивном комплексе «Локомотив» в Луганске.

Спортивный комплекс «Локомотив» служит тренировочной базой для взрослой футбольной команды луганских железнодорожников и юных футболистов. Здесь активно занимаются волейболисты, сюда с удовольствием ходят работники железнодорожных предприятий после напряженного трудового дня.

С 2014 года здание спорткомплекса не ремонтировалось, спортсмены тренировались в неотапливаемом помещении. Поэтому в начале 2024 года руководством Луганского филиала ФГУП «ЖДН» совместно с Луганским региональным отделением Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии было принято решение о проведении ремонтных работ.



– Сотрудники Луганской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений своими силами осуществили косметический ремонт внутренних помещений, полностью заменили систему отопления, – рассказал начальник Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Денис Пашков. – В настоящее время работы в санитарно-бытовых помещениях комплекса продолжаются, и мы надеемся, что в этом году общими усилиями сможем завершить проект.

Луганское региональное отделение Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии приобрело для спорткомплекса «Локомотив» теннисные столы, баскетбольный, волейбольный и футбольный инвентарь, велотренажеры, орбитреки, гимнастические батуты, планки, доски, шведские стенки и другое спортивное оборудование.

Без памяти о прошлом у нас нет будущего

В День защитника Отечества Людмила Здор, дежурный по железнодорожной станции Техникум Луганского филиала ФГУП «ЖДН», с радостью поздравляет с праздником своего мужа, офицера вооруженных сил Российской Федерации, и с теплотой вспоминает своего деда-фронтовика.

Людмила Здор стала железнодорожницей по примеру своей мамы Любови Мельник, агента коммерческого на станциях Меловая и Славяносербск. На железной дороге трудилась и ее бабушка Анна Александровна Чубова – она всю жизнь проработала в Луганской дистанции лесозащитных насаждений.

– В детстве, приезжая к бабушке в Лозовский, я видела награды дедушки. Особенно запомнилась медаль с синей колодкой – «За взятие Кенигсберга», – вспоминает Людмила Здор. – Дедушка рано ушел из жизни, в 57 лет. Мама рассказывала, что он был очень добрым и трудолюбивым человеком. Вместе с женой они воспитали троих детей.

Василий Чубов родом из Воронежской области, в 1942 году его призвали.

– Он был разведчиком артиллерийского Дальневосточного полка 102-й стрелковой Дальневосточной Новгород-

Северской Краснознаменной ордена Суворова дивизии, – рассказала Людмила Здор. – Сражался на Центральном и Белорусском фронтах, освобождая Белоруссию, Польшу, завершил войну в Кенигсберге. Мой дядя вспоминал, что за героизм и отвагу, проявленные в годы Великой Отечественной войны, дедушка получил благодарность от Сталина.

В 1944 году при освобождении Белоруссии Василий Чубов был награжден медалью «За боевые заслуги». В 1945-м ему вручили орден Отечественной войны II степени.

– Дедушка не любил вспоминать войну, – продолжает Людмила Петровна. – О его героическом прошлом мы можем судить по его наградам. Многие мы узнали из документов, которые хранятся в архивах – с ними можно ознакомиться на интернет-ресурсе «Память народа».

– После войны дедушка вернулся



Василий и Анна Чубовы

домой в Воронежскую область, там познакомился с бабушкой, и они переехали на Донбасс, в поселок Лозовский Луганской области. Сначала он работал на шахте, потом стал помощником машиниста и работал на подъездных путях станции Славяносербск до самой пенсии.

Людмила Здор с теплотой и благодарностью вспоминает о своем дедушке и его подвиге. Она понимает, что без

памяти о прошлом – нет будущего, поэтому рассказывает своей дочери, насколько важной была победа нашего народа над немецко-фашистскими захватчиками. Сейчас осознание этого особенно важно.

Супруг Людмилы Петровны Юрий Здор принимает участие в специальной военной операции. За годы службы его смелость и мужество были отмечены наградами: «Битва за Луганск», «За верность долгу», «За веру и волю» от ЛНР, «За укрепление боевого содружества», «Доблесть и отвага» от Российской Федерации.

– Мне очень жаль, что я никогда не видела своего дедушку и не могу обнять и поблагодарить его за все, что он совершил ради жизни на земле. Но я не устаю повторять слова любви и благодарности своему мужу – моей защите и опоре. Он делает все возможное, чтобы поскорее наступил мир, чтобы будущее поколение никогда не услышало звуков войны.

Ольга КРАМАРЕНКО

В труде и спорте – только вперед!



За многие годы мини-футбольный клуб «Локомотив» заслужил славу серьезной, амбициозной и успешной команды. Железнодорожники, кроме прочего, завоевывали Кубок по мини-футболу среди министерств и ведомств ДНР-2018 и побеждали во второй лиге чемпионата Донецка сезона 2018-2019, становились серебряным призером первой лиги чемпионата Донецка 2019-2020 и Кубка воссоединения Донбасса с Российской Федерацией 5х5 в 2023 году, бронзовым призером летнего первенства первой лиги Донецка и чемпионата ДНР сезона 2020-2021, финалистом Кубка воссоединения Донбасса с Российской Федерацией в 2024 году.

В настоящее время МФК «Локомотив» принимает участие в Чемпионате ДНР по мини-футболу среди команд высшей лиги 5х5 сезона 2024-2025 и борется за победу, находясь в числе лучших участников соревнований.

Как отмечает руководитель команды, начальник отдела договорной работы департамента организации закупок ФГУП «ЖДН» Олег Сучок, все эти результаты – общее достижение тех, кто внес свой вклад в создание и развитие клуба, железнодорожников, продолжающих играть несмотря ни на какие трудности, руководства ФГУП

«Железные дороги Новороссии» и Дорпрофжел, надежных и верных болельщиков.

– В каких бы соревнованиях не принимала участие наша команда, мы всегда боремся за самые высокие места, – говорит Олег Сучок. – Совместная игра на поле развивает чувства солидарности и взаимопонимания. Как говорится, один за всех и все за одного. Это учит приходить на помощь коллегам, быть требовательным к самому себе, четко и качественно выполнять свою работу.

Все годы существования команды футболисты чувствуют отклик руководства, которое всегда идет навстречу.

– В первую очередь, хочется поблагодарить генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрея Викторовича Казакова за огромный вклад в развитие спорта на нашей дороге, а также первого заместителя генерального директора Олега Николаевича Калеватых за его помощь в самые трудные для клуба времена. Мы признательны начальнику Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Евгению Евгеньевичу Синельнику за его надежное плечо и поддержку в любых вопросах. Отдельно благодарим председателя Дорпрофжела на железных дорогах Новороссии Михаила Владимировича Чаленко, кото-

Нынешний год – юбилейный для МФК «Локомотив». Уже 10 лет наши футболисты защищают спортивную честь предприятия, и сегодня успешно представляют ФГУП «Железные дороги Новороссии» в соревнованиях разных уровней по мини-футболу.

рый помогает команде в организации тренировочного процесса и выездов футболистов на соревнования. Благодаря такой поддержке и боевому настрою футболистов у нашей сборной есть большая мотивация показывать красивую и качественную игру. Я вижу, как у наших ребят горят глаза, и думаю, что у МФК «Локомотив» – большое будущее.

Играющий тренер команды, инструктор Дебальцевского дорожного ФСК «Локомотив» Владимир Чирков считает залогом его успеха большое трудолюбие железнодорожников и их безграничную любовь к футболу.

– Костяк команды – это уроженцы Дебальцево. Многие выросли на спортивных традициях железнодорожного города, занимались, как и я, у прекрасного детского тренера Сергея Евгеньевича Доскалова. Тогда, в детстве, в нас была заложена непреодолимая тяга к футболу. Я, как и практически все наши парни, буквально живу этой игрой. Иначе, наверное, нельзя – только полная самоотдача позволяет достичь серьезных результатов. Я всегда говорю перед игрой, что мы не заглядываем вперед, к каждой игре готовимся, как к последней, потому что простых игр не бывает. Среди членов нашей команды есть достаточно возрастные спортсмены. Они – отличные мастера своего дела, которые и в спорте, и в труде стремятся только вперед. Например, бывший инструктор ДФСК Вадим Семенов, много лет остававшийся лучшим бомбардиром Донецкой области, несмотря на возраст может дать фору любому молодому игроку. Такие спортсмены – настоящий пример для молодежи. Молодых сейчас можно

и нужно отвлекать от смартфонов, пассивного времяпрепровождения. Правда, для этого, кроме положительных примеров, необходима полноценная тренировочная площадка хорошего уровня. Верю, что все впереди.

Еще один из игроков МФК «Локомотив», машинист Алексей Малина, с глубоким уважением вспоминает детского тренера из Иловаяска Алексея Бахорина, который дал задел для будущих побед своих подопечных.

– Он привил мне приверженность к спорту, здоровому образу жизни. Футбол стал моим постоянным спутником в жизни. Отдельная любовь – именно мини-футбол. Он намного динамичнее, активнее, быстрее, чем игра на большом поле – это особенные, ни с чем не сравнимые ощущения. Сегодня мы с большим нетерпением ждем возвращения с фронта наших коллег и друзей, чтобы вместе с ними развивать наш клуб.

Вратарь МФК «Локомотив», старший электромеханик района контактной сети Иловаяской дистанции электроснабжения Алексей Маков с теплотой вспоминает старшее поколение спортсменов-любителей и своего тренера Ивана Павловича Клочкова. Алексей признается: вратарская должность, казавшаяся в юности не самой престижной, только придает остроты в игре, держит в постоянном тонусе.

– В мини-футболе на воротах нет возможности расслабиться, вся игра пролетает на адреналине. Постоянно следишь за счетом, в котором разница в один или два мяча, по сути, ничего не значит – все может очень быстро измениться. Это увлекает. Сейчас каждый матч

для нас очень важен, и мы настроены по-боевому.

Яркий пример преемственности поколений в спортивном движении – дебальцевские путейцы, одни из самых опытных игроков МФК «Локомотив» братья Игорь и Руслан Холявка.

– Наш отец Олег Сергеевич – футболист, – с гордостью рассказывает Игорь Холявка. – Он всю жизнь играл за городскую команду Дебальцево. Как и многие в городе, мы занимались футболом у Сергея Доскалова. Это настоящий мастер, талантливый тренер. Он работал, как спортивный селекционер, учил делать первые шаги в спорте. Вообще, очень важно, что нас всегда окружали единомышленники – и среди коллег, и среди друзей, и среди руководителей. Благодаря этому нам и удается совмещать путейский труд и активный спорт. Иначе свою жизнь я не представляю. Сейчас для нас главное – боевой настрой на победную серию, чтобы не упустить шанс взять первое место в нынешнем сезоне.

– Мы очень мотивированы, – поддерживает брата Руслан Холявка. – Как представитель более молодой части команды, я постоянно призываю ровесников приходить в спорт, в команду. Это открывает новые горизонты в жизни. Мало что сравнится с мини-футболом и спортом вообще по тому количеству пользы и радости, которые они несут. Каждый результат на игровом поле способствует работе, железнодорожный дух, в свою очередь, помогает в физической подготовке. Да, порой нелегко, но об этом не думаешь, когда речь идет о достижении поставленной цели.

Александр КОВАЛЕНКО

Кубок Мужества – у хоккеистов «НОВОРОССОВ»

Хоккейная команда «Железные дороги Новороссии» стала победителем «Кубка Мужества» в Рязани. «Золото» в межрегиональных соревнованиях, посвященных Году защитника Отечества и 80-летию Великой Победы, стало для железнодорожников очередным триумфом в серии спортивных свершений.

Хоккейный турнир «Кубок Мужества» проходил 8-9 февраля 2025 года на ледовой арене дворца спорта «Олимпийский». Организаторами состязания выступили участники ВХЛ – профессиональные хоккейные клубы «Юнисон-Москва» и «Рязань-ВДВ», активно поддерживающие любительские команды.

В рамках «Кубка Мужества» наши хоккеисты во главе с капитаном команды, генеральным директором ФГУП «ЖДН» Андреем Казаковым, встретились на льду с сильными командами со своим уникальным характером и солидными достижениями.

Вместе с «новороссами» за престижный кубок боролись сборная Рязанского гвардейского высшего воздушно-десантного командного училища «РГВВДКУ» – действующие чемпионы дивизиона «Лига Надежды», победи-

тели регионального чемпионата Ночной хоккейной лиги; команда «Истребители» из подмосковного Жуковского – четырехкратный чемпион Minsk Cup; дебютанты Ночной хоккейной лиги Московской области – команда «Воскресенские медведи».

Отборочный круговой этап соревнований, предшествующий плей-офф, стал для сборной «ЖДН» беспроигрышной серией интереснейших матчей. Железнодорожники обыграли соперников со счетом: 4:2 в первом матче с «РГВВДКУ», 13:0 – с «Воскресенскими медведями», 6:0 – с «Истребителями».

Свой стальной характер наша команда особо проявила в финале соревнований, где во второй раз встретилась с хоккеистами-десантниками и победила со счетом 4:2.

По итогам финала и всех матчей

команда «ЖДН» стала победительницей турнира «Кубок Мужества». Сборная «РГВВДКУ» завоевала «серебро», «бронза» – у хоккеистов из Воскресенска.

По завершении финальной игры состоялась торжественная церемония закрытия турнира, победителям и призерам вручили кубки и медали.

Организаторы поздравили всех участников с ярким спортивным праздником. По общему мнению, турнир «Кубок Мужества» останется в памяти участников и болельщиков ярким примером того, как хоккей объединяет, воспитывает характер и способствует развитию командного духа.

