



ОПТИМИЗАЦИЯ

Наилучший вариант



ФОТО ИЗ АРХИВА АЛЕКСАНДРА МИКОВА

Начальник куста тяговых подстанций Николай Кузнецов и дежурный электромеханик Елена Чухломина знают: на распределительном устройстве без защитных перчаток работать опасно

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В Пермской дистанции электроснабжения Свердловской дирекции по энергообеспечению Трансэнерго открыли 26 новых ставок электромехаников. А ведь еще полтора года назад девять работников предприятия были под угрозой сокращения.

Осенью 2019 года из Свердловской дирекции по энергообеспечению в дистанцию пришла телеграмма о необходимости, в целях повышения производительности труда, сократить в 2020 году девять работников.

Развернутая длина контактной сети Пермской дистанции электроснабжения — 1159 км. В составе предприятия: восемь нустов тяговых подстанций, шесть одиночных тяговых подстанций, 12 районов контактной сети, два района электрических сетей,

электродиспетчеры, ремонтно-ревизионный участок.

«На каждой тяговой подстанции работали тогда в среднем по четыре человека, что и так было крайне мало, — вспоминает неосвобожденный председатель ППО предприятия электромеханик Александр Минов. — Мы с заместителем начальника дистанции Анатолием Котовым, обсудив вопросы грядущего сокращения, пришли к неутешительным выводам — сокращать некого». Ведь после нескольких оптимизаций не осталось ни одного представителя не свойственных хозяйству электрификации профессий. И увольнять пришлось бы электромехаников и электромонтеров.

«Если бы речь шла о модернизации оборудования и внедрении новых малолюдных технологий, а затем уже о сокращении, я бы понял, — продолжает он. — Но большинство наших подстанций

возведено в 1960–1970-е годы. А есть и 1956-го, и даже 1943 года постройки. Если оптимизировать штат, обслуживать оборудование, требующее повышенного внимания, пришлось бы сильно усеченным составом, что пошло бы во вред качеству».

Председатель первички, профессионально оценив риски, которые влекли за собой предлагаемое сокращение, обратился в техническую инспекцию Пермского филиала Дорпрофжел на СвЖД и выступил в газете «Сигнал», где рассказал о своих опасениях.

Трансэнерго публикацию в газете без внимания не оставило, из Екатеринбурга в дистанцию приехали его специалисты, которые на месте изучили ситуацию, доводы Минова признали справедливыми и оптимизацию, намеченную на 2020 год, «притормозили». И более того — проанализировав работу предприятия — пришли к ре-

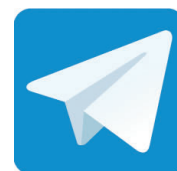
шению об увеличении штата. В этом году открыли 26 новых ставок электромехаников.

«Это прекрасный пример социального партнерства, — считает руководитель Пермского филиала Дорпрофжел на Свердловской дороге Олег Кузнецов, — руководство Трансэнерго учло мнение профсоюзного лидера, профессионала, еще раз внимательно изучило ситуацию в дистанции, приняло адекватное решение».

По словам Минова, теперь в дистанции возник новый вопрос, но он решаем. На открытие вакансии устраивается молодежь. «Ребята приходят, хотя и с дипломами инженеров, но без опыта, их надо учить. Старослужащие, наши «старички», хотя и ворчат, но по доброй традиции наставничества передают ребятам свой богатый опыт», — говорит он.

Окончание на 2 стр.

РОСПРОФЖЕЛ В СОЦСЕТЯХ



Цифра
**5 млн 446 тыс.
РУБ.**

ВЕРНУЛА РАБОТНИКАМ
ХОЛДИНГА «РЖД» В МИНУВ-
ШЕМ ИЮНЕ ПРАВОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ
ТРУДА ПРОФСОЮЗА. ВСЕГО БЫЛО
ВЫЯВЛЕНО И УСТРАНЕНО **935**
НАРУШЕНИЙ, ДОПУЩЕННЫХ
РАБОТОДАТЕЛЯМИ. В ОТНОШЕНИИ
38 РАБОТНИКОВ ОТМЕНЕНЫ
НЕПРАВОМЕРНЫЕ ПРИКАЗЫ О ПРИ-
ВЛЕЧЕНИИ ИХ К ДИСЦИПЛИНАРНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Комфортный быт

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Техническая инспекция труда профсоюза проверила условия труда и быта на фронтах ремонта работников путей машинных станций (ПМС). Лето для путейцев — период наивысшей активности, после тяжелого труда под палящим солнцем хочется хорошо отдохнуть перед следующей трудовой сменой.

Проверки выявили ряд недостатков в вагонах проживания. От сломанных перил приставных лестниц, как в ПМС Рябово Октябрьской дирекции по ремонту пути (ДРП), разбитых сигнальных фонарей в ПМС Елец Юго-Восточной ДРП, до более серьезных нарушений правил пожарной безопасности.

Например, в двух вагонах-банях на Красноярской дороге не работали дренчерные устройства, предназначенные для тушения возгорания в помещениях.

«На дороге эксплуатируются 12 самодельных вагонов-бань, — поясняет главный технический инспектор труда Дорпрофжел на КрЖД Игорь Ильченко. — В соответствии с требованиями распоряжения Центральной дирекции по ремонту пути № ЦДРП-142, согласованной ведомственным пожарным надзором, они должны быть оборудованы определенным образом для уменьшения риска пожара. В частности, сухотрубными с дренчерами для разбрызгивания воды».

Установить сухотрубы несложно, сложнее подвести туда воду. Понятно, что стационарного водопровода в пункте стоянки вагона-бани во время «окна» нет, следовательно, требуется отдельная емкость с водой и насос. После проверки техинспекции, комментирует Игорь Ильченко, нарушения устранили, сухотрубы готовы к работе. Учитывая, что сегодня



Ремонтное «окно» длится несколько суток, поэтому и условия труда должны быть достойными

альтернативы для помывки работников на «окнах» нет, важно обеспечить все меры безопасности при эксплуатации вагонов-бань, чтобы исключить возможность запрета их использования надзорными органами.

В ПМС Ферма Свердловской дирекции по ремонту пути к работе с котлами отопления допускаются лица, не прошедшие специального обучения. Главный технический инспектор труда Дорпрофжел на СвЖД Дмитрий Москалюк полагает, что это системная проблема, требующая комплексного подхода.

«Эта путевая машинная станция у нас на хорошем счету, нарушения будут устранены, в этом сомнений нет, — говорит он. — Вопрос в другом: в прошлом году были приняты новые «Правила противопожарного режима в Российской Федерации», которые касаются и железнодорожного подвижного состава. Они применимы, в том числе, для регулирования противопожарного режима в местах стоянки служебно-технических вагонов, модулей проживания».

В правилах наряду с общими требованиями содержатся частные моменты, такие как запрет чистки отопительного котла при открытых дверях тамбура, запрет на применение несоответствующих видов топлива, и другие тонкости. Несмотря на то, что большинство пунктов было и в старых правилах, принятие нового документа также требует проведения обучения работников, связанных с эксплуатацией и обслуживанием отопительных котлов. Для этого нужно соответствующее планирование ресурсов на уровне дирекции, реализация централизованных планов по обучению персонала, что позволит снизить количество нарушений на местах и повысить безопасность работников.

В целом же, комментирует Игорь Ильченко, в последние годы ситуация с условиями проживания работников ПМС во время путевых работ значительно улучшилась. Более комфортабельные спальные места, уже упоминавшиеся вагоны-бани, вагоны-столовые делают быт на «окнах» удобней.

Однако некоторые сложности все равно есть, причем иногда — в модулях сопровождения, которые изначально созданы для комфорта.

Так, в Красноярской дирекции по ремонту пути в ПМС Зерцалы оказались разоборудованы сливы санитарных узлов замкнутого типа, проще говоря, нельзя пользоваться туалетами.

«Проблема в том, что биотуалеты надо регулярно обслуживать, а значит, своевременно заказывать ассенизаторскую машину, — продолжает Игорь Ильченко. — Это может быть аутсорсинговая компания, или коммунальные службы муниципальных образований, если ПМС стоит недалеко от населенных пунктов. Средства в бюджете на обслуживание замкнутых систем предусмотрены, так что надо просто следить за их состоянием».

На данный момент санузелы приведены в рабочее состояние.

Техническая инспекция труда профсоюза продолжает следить за бытовыми условиями проживания путейцев на «окнах».

ОПТИМИЗАЦИЯ

Наилучший вариант

Окончание.
Начало на 1 стр.

С общественной нагрузкой Александр Минов трудится уже 16 лет. Работу профсоюзной организации он выстроил так, чтобы контролировать ситуацию на местах. В этом ему помогают 29 профгруппов, возглавляющие профгруппы, как на крупных узлах, так и на отдаленных подстанциях, где работает не больше пяти человек.

С учетом разбросанности дистанции, ее протяженности и большого количества мелких отдельных участков действуют и уполномоченные по охране труда. Поэтому вместо девяти уполномоченных (3% от списочного состава, как положено по положению) избрано 22. Кроме того, работники дистанции подвержены очень серьезным рискам, например, поражению вольтовой дугой или электроожогам. Поэтому за обеспечением СИЗами руководство и профсоюзная организация предприятия следят особо. Современными СИЗ — костюмами «Электрик», защищающими от электрической дуги, спецобувью, рукавицами — работники обеспечены на 100%.

В хорошем состоянии комнаты приема пищи и отдыха, другие бытовые помещения, размещенные на линии. «Есть все, что надо, — говорит Александр Минов. — Микроволновки, чайники, посуда, мебель. А контактные — это единственная категория работников, которые выезжают далеко на линию, едут на дрезине, где тоже есть все необходимое для того, чтобы поесть и отдохнуть в перерыв».

Портит картину только тяговая подстанция Ярино, где проектируется монтаж нового здания, но не будет ни водопровода, ни водоотведения, да и туалет останется на улице.

«Пока руководству не удастся убедить Трансэнерго включить в бюджет хотя бы скважину, — говорит Минов, — несмотря на то, что на подстанциях наши электромеханики часто ночью дежурят, в том числе женщины, на условия труда которых руководство ОАО «РЖД» обращает особое внимание. Правда, сейчас по настоянию профсоюза стали на подстанции умывальники закупать через отдел охраны труда и воду питьевую возить. Но ведь это не решение проблемы».

Профсоюзная организация, конечно, будет вместе с руководством предприятия добиваться, чтобы и на отдаленных тяговых подстанциях были созданы условия, соответствующие требованиям охраны труда.

РЕШЕНИЕ

Можно отдыхать

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Снова готова принимать гостей турбаза «Голубой экспресс» Самарского метрополитена. Разрешился вопрос с прекращением подачи в ее помещения электроэнергии из-за неуплаты долгов.

Суммарно, не только за обслуживание турбазы, Самарский метрополитен должен местной энергетической компании 16 млн руб. Метро за неуплату не остановилось, так что под уда-

ром оказалось место отдыха работников подземки.

«Возможно, наша турбаза не настолько комфортна, как кому-то хотелось бы, — признает председатель ППО Самарского метрополитена Игорь Сидякин. — Тем не менее, всегда есть желающие погостить на ней несколько дней».

В нынешних условиях, когда отдых за границей стал менее доступен, в регионах вводятся QR-коды, а российский юг штормит, возможность отдохнуть недалеко от дома приобретает популярность.

Турбаза расположена на Волге на острове Проран. Одновременно там могут разместиться 72 человека. Стоимость проживания в двухместном домике в сутки — 700 руб., причем членам профсоюза полагается компенсация, размер которой варьируется в зависимости от длительности пребывания. Питание отдыхающие готовят самостоятельно (электроплитки и прочее необходимое для приготовления пищи имеется).

С начала лета, когда на базе было отключено элек-

тричество, администрация метрополитена и профсоюзная организация неоднократно обращались в АО «Самараэлектросетью» с просьбой восстановить подачу. Был найден компромисс: при очередном поступлении субсидий от областного правительства Самарский метрополитен погасит долги, а база будет открыта уже сейчас.

«Бронь у нас уже есть, люди узнали, что база открывается, звонят, оставляют заявки», — говорит Игорь Сидякин.



ВАКЦИНАЦИЯ



ПРОТИВ НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ

Гам-КОВИД-Вак (Спутник V)

Комбинированная векторная вакцина на основе аденовируса, содержащего ген, кодирующий S-белок вируса SARS-CoV-2

Требуется двукратная иммунизация

КовиВак

В основе вакцины используется коронавирус SARS-CoV-2, который специально обработан так, что лишился своих инфекционных свойств, но при этом сохраняет способность вызывать иммунную реакцию

Требуется двукратная иммунизация

ЭпиВакКорона

Вакцина представляет собой химически синтезированные пептидные антигены трех разных S-белков вируса SARS-CoV-2

Требуется двукратная иммунизация

Спутник Лайт

Векторный препарат на основе аденовируса человека, который используется для транспортировки генетической информации коронавируса SARS-CoV-2

Не требует введения второй дозы

ВАКЦИНЫ БЕЗОПАСНЫ И ЭФФЕКТИВНЫ



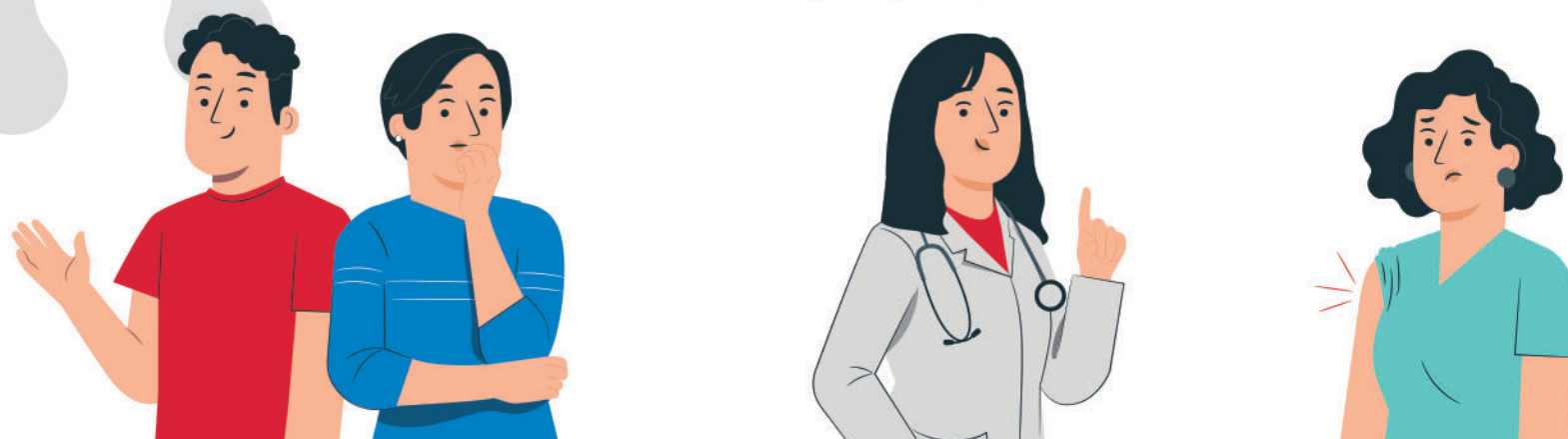
Когда вы получаете прививку, ваша иммунная система реагирует так же, как и на любое другое «вторжение», создавая антитела для борьбы с вирусом.



После вакцинации ваш организм запоминает этого конкретного «взломщика». Если вы когда-либо встретитесь с настоящим вирусом, нужные антитела быстро его уничтожат, прежде чем он сможет сделать вас больным.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИММУНИТЕТ

Когда вы и большинство людей в вашем сообществе невосприимчивы к заразной болезни, она не может легко распространяться.



Имеются противопоказания:

- гиперчувствительность к компонентам вакцины;
- тяжелые аллергические реакции в анамнезе;
- беременность и период грудного вскармливания;
- возраст до 18 лет;
- острые инфекционные и неинфекционные заболевания, обострение хронических заболеваний.



После введения вакцины в первые 1–3 дня возможны побочные явления:

кратковременное повышение температуры, головная боль, слабость, боль и покраснение в месте введения, сыпь и аллергические реакции.

Проходят они в течение нескольких дней.

ВАКЦИНЫ ЗАЩИЩАЮТ ВАС И ТЕХ, КТО ВОКРУГ ВАС

Горячая линия Минздрава России по вакцинации: 8 800 200 0 200

Когда мы берем кредит в банке, страховка обязательна, автовладельцы не сядут за руль без ОСАГО, вашего ребенка не допустят без страхового полиса до тренировок, если спорт травмоопасный. И все это получается обязательное страхование. В этих случаях мы соглашаемся, потому что выхода нет. А вот застраховать себя добровольно от несчастного случая, потери жизни и здоровья, профпригодности нам трудно. И здесь на помощь приходит профсоюз.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

А что страхуете вы?

Валентина КОРЕНЕВА,
председатель ППО Уральского филиала АО «Федеральная пассажирская компания»:

— Здоровье. Еще в начале пандемии коронавируса наша первичка предложила работникам застраховаться от Covid-19 по льготной ставке — при предъявлении электронного профсоюзного билета страховой полис оформляли за 999 руб. Почти весь коллектив воспользовался этим предложением. Сегодня страховку получили уже более 20 человек, в том числе и я.

Работаю с большим количеством людей, поэтому застраховала не только себя, но и близких родственников.

После болезни оформление документов не заняло много усилий, компания предоставила четкий алгоритм действий, деньги пришли быстро — 20 тыс. руб. А они совсем не лишние для восстановления здоровья после болезни.

Оксана СЕМЕНОВА,
дежурная по станции Азей Восточно-Сибирской железной дороги:

— С момента трагедии в Иркутской области, когда стихийное наводнение затопило наш дом, прошло уже два года. Тогда мы с мужем потеряли все. Дом затопило полностью. Попытались спасти хоть каную-то мебель, бытовую технику, но вода не уходила. Огород, урожай — все залило грязевыми потоками. Мы были в шоке от происходящего.

В итоге дом признали непригодным для жилья и определили под снос. На тот момент мы его не страховали, соответственно, рассчитывать на страховку не было смысла. Если бы профсоюз и железная дорога нас не поддержали, я даже боюсь представить, как бы мы справились. Нам предоставили технологичное жилье, которое и выручало нас шесть месяцев.

Затем уже получили сертификаты и приобрели новый дом в нескольких километрах от реки, высоко на горе, ведь безопасность важнее красивых видов из окна. Наученные горьким опытом, мы подали документы на страхование дома, имущества, а также жизни и здоровья.

Илья МАРТЫНОВ,
начальник топливно-энергетического центра Южно-Уральской железной дороги:

— У меня сын занимается хоккеем. Это достаточно травмоопасный вид спорта. Кроме того, для участия в соревнованиях требуется страховка. Поэтому мы ежегодно оформляем страховой полис жизни и здоровья от несчастного случая. Еще мы с семьей очень любим прогулки в парке и городском бору. Наш регион эндемичен по клещевому энцефалиту, поэтому все члены семьи застрахованы от укуса клеща. Стоимость полиса не большая, но это возможность обезопасить себя и своих близких, а также уберечь семейный бюджет от непредвиденных расходов.

Наталья МИХАЛЕВА,
ведущий специалист Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге:

— Застраховали ребенка от несчастного случая. К большой радости, нам не приходилось получать страховые выплаты.

К огромному сожалению, мы не застраховали свою недвижимость — дом. И в марте он сгорел со всем имуществом, дотла. Если бы я могла заглянуть в прошлое, то непременно исправила бы эту ошибку. Это сложно, когда у тебя в один день ничего не остается. И нет страховки, которая помогла бы самостоятельно выйти из ситуации.

Повезло в том, насколько неравнодушные люди окружают мою семью. И высокие слова о дружной железнодорожной, профсоюзной семье оказались невероятно правдивы.

Нам помогали вещами, деньгами, словами поддержки. Нам оказали помощь от ЦК профсоюза и от Дорпрофжел на ЮВЖД, от руководства ЮВЖД (мой муж трудится на дороге), от дорпрофжелов других дорог. Получили весомую поддержку от компании «НК Транс Тур». Нам помогали близкие, знакомые, друзья и совершенно не знакомые люди. Это очень трогательно, и мы признательны каждому, кто не прошел мимо. И вот сейчас, планируя будущее жилье, мы с мужем твердо знаем, что не кошку в дом нужно будет запустить по примете, а оформлять страховку.

ПОДДЕРЖКА

Страховка от травм

Первичная профсоюзная организация сервисного локомотивного депо Дема ООО «СТМ-Сервис» застраховала членов профсоюза от несчастных случаев в быту и на работе. Подобная мера позволяет работникам чувствовать себя спокойней в случае чрезвычайной ситуации.

Взнос за каждого размером в 300 руб. заплатила первичка. Общая сумма страховки составляет 300 тыс. руб., состоит из трех сегментов по 100 тыс. руб. каждый.

«Первый — если в результате несчастного случая наступил летальный исход, второй — если работник получил инвалидность, причем размер выплаты зависит от группы инвалидности, — поясняет председатель ППО сервисного локомотивного депо Дема Владимир Дубин. — Третий сегмент — это те травмы, которые случаются с нами в быту, по дороге на работу и домой. Если это произойдет, человек получит гарантированную выплату при условии, что он зафиксирует данную ситуацию и не менее 16 дней будет на больничном».

Например, за перелом фаланги пальца или лодыжки пострадавший получит 5 тыс. руб., за вывих бедра — 20.

Первичка в настоящее время продолжает выплачивать страховой компании причитающуюся по договору сумму, но его действие уже распространяется на всех застрахованных. У членов профсоюза на руках сертификаты, в которых указано, какие действия надо предпринять, чтобы получить выплаты.

Между тем подобная практика существует и в других организациях, в которых трудятся члены профсоюза. Так, первичка МП «Самарский метрополитен» четвертый год страхует своих членов от травм в бы-

ту и на работе, даже успела сменить страховщика, выбрав компанию, предлагающую более удобные условия и меньше бюрократических проволочек.

Стоимость страхового взноса поделили: 40%, то есть 250 руб. от общей суммы, платит метрополитенец, 60%, это 300 руб., — профсоюзная организация.

«250 руб. в год — символическая сумма, зато чисто психологически позволяет человеку зафиксировать в уме, что он застрахован», — поясняет председатель ППО МП «Самарский метрополитен» Игорь Сидякин.

Ценность страховки понимает подавляющее большинство членов профсоюза предприятия, страхуются 90% из них. И активно пользуются — за год за выплатами с травмами разной степени тяжести обратились 58 человек.

А цеховая профсоюзная организация Уральского филиала ПАО «ТрансКонтейнер» по региону Южно-Уральской железной дороги за счет собственных средств страхует не только от несчастного случая, но и по программе «Защита от клеща».

«Выбирали наиболее выгодные условия. Для страхования от несчастных случаев остановились на «СОГАЗ». По условиям договора страховая сумма на каждого человека составляет 70 тыс. руб., период страхового покрытия — 24 часа в сутки», — говорит председатель цеховой профсоюзной организации Лариса Четвергова.

В прошлом году троим работникам, получившим небольшие травмы в быту, выплатили в общей сложности более 10 тыс. руб.

Для страхования от укусов клеща наиболее подходящей стала программа компании «АСТРА-МЕТАЛЛ». Максимальная сумма на каждого члена профсоюза при наступлении страхового случая составляет

2 млн руб. Каждый работник получил на руки индивидуальный полис с адресами медицинских учреждений в разных населенных пунктах. Учитывая разбросанность рабочих мест по полигону дороги, это очень удобно. Укусы клеща, к сожалению, случаются нередко, и наличие полиса страхования — гарантия оказания квалифицированной помощи.

«В целом, если говорить о необходимости страхования, я считаю, что для первичной профсоюзной организации — это один из способов проявления заботы о ее членах, — продолжает Лариса Четвергова. — Деньги не такие большие, а здоровье работников — под защитой. Работники это тоже ценят и доверяют профсоюзу».

Первички железных дорог тоже страхуют членов профсоюза от несчастных случаев в быту. Так, на Юго-Восточной дороге страховой договор охватывает почти 2 тыс. работников управления ЮВЖД и эксплуатационных локомотивных депо Воронеж-Нурский и Лиски-Узловая. Годовой взнос составляет 345 руб. за человека, и эти суммы в полном объеме взяли на себя первички.

В зависимости от степени тяжести травмы застрахованные получают право на выплату от 2 до 100 тыс. руб. Сегодня их получили 19 человек, максимальная сумма выплаты составила 25 тыс. руб.

На некоторых предприятиях железных дорог вопрос страхования работников от несчастных случаев решают несколько иначе. В 2019 году в Дорпрофжел на ДВЖД был создан фонд поддержки членов профсоюза в случае получения травмы в быту. Перечень бытовых травм, подлежащих страхованию, обширен: ушибы, переломы, отравления, укусы змей, нападение диких животных.



Профсоюзные организации стараются поддержать своих членов, получивших травму в быту

ПРОГРАММА

Успеть вовремя

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

За первое полугодие этого года 76 человек, застраховавшихся от профнепригодности, получили выплаты на общую сумму почти 12 млн руб.

«По утрате трудоспособности выплату получили 18 человек (6,9 млн руб.), по дожитию — 56 (более 4,8 млн руб.), — рассказывает генеральный директор ООО «Дорпрофзащита» Татьяна Какурина. — Риск «Дожитие» — это бонус за здоровый образ жизни в виде выплаты в размере от 70 до 140 тыс. руб. — ощутимая финансовая компенсация к пенсии и возврат части средств по страховке, когда основной риск не сработал».

Всего в первом полугодии были застрахованы 465 человек, а заявки между тем подавали 714. «Не 100% заявок выходит в договоры. Это говорит о том, что 35% железнодорожников задумываются о страховке только при угрозе непрохождения ВЭК — узнав о проблемах со здоровьем перед очередной ВЭК, либо перед самым выходом на пенсию. И, в свою очередь, критические показатели по здоровью не позволяют застраховаться по стандартным для возраста тарифам и по оптимальной цене полиса. Между тем, спрос на страхование не падает, об этом свидетельствуют другие цифры: за девять лет реализации программы нам удалось застраховать более 11 тыс. человек», — отмечает Татьяна.

Цифра высокая, однако если перевести ее в проценты к общему числу работников РЖД, то процент застрахованных окажется низким: около 6% от штата работников локомотивных бригад и менее 1% работников других профессий. Это по-прежнему обусловлено тем, что в нашей стране страхование воспринимается негативно, большинство людей думает, что страховщик зарабатывает на них огромные деньги. Но те, кто, неожиданно потеряв здоровье, получили выплаты, с ними не согласны. Так произошло и с машинистом эксплуатационного локомотивного депо Орехово-Зуево Московской дирекции тяги Анатолием Орловым.

К 2019 году он отработал на транспорте 34 года — пенсия почти в кармане. Каких-то полтора года осталось. «Я был уверен, что нормально доработаю. Но на всякий случай еще в 2013 году застраховался от профнепригодности. И вот в ноябре 2019 вернулся из поездки. Надо выезжать из тупика, а у меня в груди закололо. Подумал, что желудок прихватило, посидел возле электровоза, доехал все же до депо.



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

За девять лет реализации программы «Профессиональная защита» застраховалось более 11 тыс. человек, в подавляющем большинстве — это локомотивные бригады

Пошел в железнодорожную поликлинику, записался на прием, который должен был состояться только через шесть дней. Но во время следующей поездки приступ повторился, боль спустилась ниже и усилилась. Тут уж я подумал на аппендицит и вновь отправился в поликлинику».

Заведующая направила пациента на кардиограмму, по результатам которой Орлова сразу же госпитализировали с диагнозом «фибрилляция предсердий сердечной мышцы». Затем последовали две операции и стентирование. «Теперь вот еще порок стенки предсердия определили, снова надо в больницу ложиться. А ведь я никогда не думал, что со мной что-то может случиться», — рассказывает Анатолий Орлов.

Понятное дело, что машиниста со временем комиссовали. И в связи с этим ему полагалась страховая выплата. И она пришла. Причем быстро — все 500 тыс. руб. «Ни я, ни семья моя не ожидали таких оперативных выплат. Я даже немножко в шоке, ведь думал, что придется долго возиться и много бумаг собирать», — говорит Орлов.

А на минувшей неделе Анатолий получил еще одну выплату — на дожитие, ведь он все же доработал до пенсионного возраста. Эта сумма составила 122 тыс. руб.

До заболевания Анатолий Орлов много лет был председателем цехнома профсоюза своей колонны и всегда говорил машинистам: «Страхуйтесь, в жизни все может случиться». И вот надо же — своим примером доказал справедливость этих слов.

Теперь, беседа с коллегами, он постоянно им об этом напоминает. И даже специально в качестве доказательства демонстрирует смс из банка, подтверждающее перевод

страховых сумм. «Мой помощник застраховался, он молодой и платит всего 600 руб. Это не накладно, зато как может выручить в трудной ситуации», — говорит Анатолий Орлов.

«Когда некоторые застрахованные члены профсоюза, общественники, после получения выплаты рассказывают коллегам, что все по-честному, без обмана, — это хорошие примеры, люди им верят. Главное на момент страхования — не скрывать заболевания, чтобы не было потом отказа в выплате, ведь и такие случаи бывают», — комментирует Татьяна Какурина.

Она также рассказала, что бывает и так: им звонит получивший выплату человек, и благодарит председателя ППО, убедившего его вступить в страховую программу. Так было в ситуации машиниста эксплуатационного локомотивного депо Кинель Олега Соседова.

Застраховаться машиниста 1995 года рождения буквально уговорил председатель ППО Андрей Курганов. Никто и подумать не мог, что уже через четыре года страховка сработает. Беда может случиться даже с человеком в самом расцвете сил.

«Взнос мне показался сильным — 410 руб. в месяц, что не стало обременением для меня, — рассказывает Олег Соседов. — Я — молодой человек, планировал хороший стабильный заработок на долгие годы и даже не задумывался, что не пройду по здоровью медкомиссию. Думал, что до пенсии доработаю и получу процент своих взносов назад. Судьба рас-

порядилась иначе. Случилось так, что в декабре 2020 года я оказался не годен к работе машинистом из-за частичной потери зрения. Это свалилось как снег на голову. И если бы у меня не было страховки я не знаю, как бы смог решить свои финансовые проблемы».

Выплату Олег Соседов получил в размере страховой суммы — 300 тыс. руб., а взносов за пять лет заплатил 23 тыс. 803 руб. «Хочу сказать, что многие скептически относятся к такому страхованию, а я на собственном примере ощутил его необходимость. Люди страхуют машины, квартиры, забывая о самом ценном — жизни и здоровье. При наступлении страхового случая меня поддержали и помогли оформить документы для выплаты наш председатель Андрей Курганов и сотрудники ООО «Дорпрофзащита» — оператора программы «Профессиональная защита», — говорит Олег Соседов.

Когда молодой человек был признан негодным к дальнейшей работе в должности машиниста, его перевели на должность, не связанную с обеспечением безопасности движения поездов.

«По просьбе председателей ППО и самих работников в прошлом году мы совместно со страховыми компаниями расширили программу страхования. Теперь от непрохождения медкомиссии может застраховаться любой работник, связанный с безопасностью движения поездов», — говорит Татьяна Какурина.

«Общая сумма фонда формируется за счет средств профсоюзных организаций дороги, перечисленных в фонд в соответствии с решением ППО из расчета 150 руб. на каждого члена профсоюза в год», — объясняет заведующая отделом социальной сферы Дорпрофжел на ДВЖД Татьяна Ляпина.

Чтобы получить выплаты, надо предоставить медицинские документы и ходатайство от профсоюзного комитета. Размер выплаты за каждый день нетрудоспособности составляет 100 руб., но не более четырех месяцев в год по одному случаю травмы в быту. Также производится оплата не более двух травматических случаев в год на одного члена профсоюза.

В случае смерти члена профсоюза в результате травмы в быту выплата осуществляется его близким родственникам в размере 25 тыс. руб.

Такой же фонд действует, например, в Дорпрофжел на Северо-Кавказской и Октябрьской дорогах. Как сообщили в дорожной профсоюзной организации на ОЖД, практика страхования членов профсоюза через специальные компании существовала до 2013 года. Однако проще и выгоднее оказалось работать через систему социальной поддержки от профсоюза. За один день пребывания на больничном работнику, получившему травму в быту, выплачивается 115 руб., но не более 100 дней. Каждый год фонд выплачивает пострадавшим почти 5 млн руб. почти по 1 тыс. случаев.

Практика работы через фонд социальной поддержки оправдывает себя, считают и в Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге. Работники в полном объеме получают выплаты. Так, в эксплуатационном локомотивном депо Сальск в прошлом году было выплачено почти 108 тыс. руб. 39 работникам, получившим травму в быту.

А в Сальской дистанции пути за первое полугодие 2021 года с заявлениями о несчастных случаях в быту обратилось уже более 10 членов профсоюза, выплаченная сумма составила более 25 тыс. руб. Был случай и длительного больничного более 70 дней: член профсоюза, будучи дома на выходном, получил сильный ожог, все дни ему были оплачены из фонда социальной поддержки.

«Выплаты приходят очень быстро, коллеги ощущают поддержку», — говорит председатель ППО Сальской дистанции пути Елена Литвинова.

Ольга ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»,
Олег ГЕЛЬВИГ,
Расул АБУХАЕВ,
Наталья СОЛОВЬЕВА,
Ирина КЕЛПЕРМАН,
Наталья МИХАЛЕВА,
Дорпрофжел на ОЖД, СКЖД,
ДВЖД, ЮУЖД, ЮВЖД

ИСТАТИ

Линейка страховых продуктов ООО «Дорпрофзащита» с этого года позволяет также страховать по льготным тарифам членов профсоюза и их родственников от несчастного случая, болезни, в путешествиях. Также можно застраховать жизнь, здоровье, имущество, ипотеку, оформить полис ДМС.

МЕТРОПОЛИТЕН

Инспектор-победитель

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В метро сегодня безопаснее, чем на любой московской улице. Это заслуга системы распознавания лиц, полиции и, конечно же — инспекторов службы безопасности метрополитена. Среди тех, кто первым встречают пассажиров при входе на станцию, и Юрий Медведев.

Состоявшийся в жизни 45-летний мужчина, военный пенсионер. Но этого недостаточно, чтобы попасть на страницы корпоративной печати. Чем же отличился Юрий Медведев?

Он выиграл финал московского городского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера». Причем конкурс по профессии «инспектор транспортной безопасности» проводился в столице впервые и проходил на базе метрополитена.

Примечательно, что Юрий работает в Московском метрополитене всего два года. И, очевидно, что хорошо,

иначе не предложили бы ему представлять свое подразделение в этом масштабном проекте.

После того, как его кандидатура была одобрена, начал готовиться. Признается, что его цель была — достойно представить свой отдел. «О победе даже не думал. Вообще считаю, если думать о победе, она не состоится. Сделал, что знал, ведь задания были из жизни, — все то, что мы ежедневно делаем на работе. Когда увидел итоговую таблицу, удивился», — рассказывает Юрий.

На самом деле, были, конечно же, задания с подвохом. К примеру, с особым усердием спрятанное огнестрельное оружие. На практике же иногда провозят «предметы, схожие с боевым оружием». Главная задача службы безопасности — с помощью аппаратуры выявить у пассажира запрещенные для провоза в метрополитене предметы. А проверку разрешения, изъятие, и прочее проводят сотрудники полиции.

Юрий — первый военнослужащий в семье. В военное учи-



ФОТО ДЮРПРОЖЕКТ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

лице поступал не со школьной скамьи, а после окончания техникума. Так что его решение служить в силовых структурах

было осознанным. А выйдя на пенсию, задумался о гражданской специальности. И нашел подходящую работу в метропо-

литене. Вступил в РОСПРОФЖЕЛ. Говорит, что регулярно получает новогодние подарки для ребенка и всей семьей выезжали на теплоходную прогулку. «Предложения от профсоюза поступают, и это хорошо. А дальнейшее зависит от нас: от графика работы супруги, моего графика и расписания ребенка. Поэтому не всегда получается воспользоваться, даже если есть желание поехать. По той же причине не участвую в спортивных мероприятиях, график день-ночь не позволяет. А хотелось бы хотя бы просто заниматься спортом», — рассказывает Медведев.

Говорит, что будучи курсантом сдавал на разряд в определенных видах спорта. А «для себя» любил лыжи и футбол. Ну а сейчас Юрий с удовольствием наблюдает за успехами сына Даниила, который уже стал бронзовым призером Москвы на соревнованиях по водному поло, и гордится старшей дочерью Ириной, успешно окончившей школу и готовящейся к поступлению в вуз.

ЛАУРЕАТ

Пример председателя

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Когда в филиале ПАО «ТрансКонтейнер» на Юго-Восточной железной дороге началась вакцинация против коронавируса, одной из первых привилась заместитель начальника отдела правовой и кадровой работы, председатель ППО Елена Безвесельная. Ее примеру последовали многие работники филиала, не имевшие медицинских отводов.

«В стране сложилась тяжелая эпидемиологическая ситуация, — рассказывает профсоюзный лидер, — значит, нам надо всем вместе противостоять распространению заболевания. Мы продолжаем строго соблюдать все требования санитарных врачей. Когда началась вакцинация, профком провел переговоры с железнодорожной поликлиникой, благодаря чему наши работники смогли сделать прививку не по месту жительства. А каждому, кто получил обе дозы вакцины, я как председатель профсоюзной организации лично вручила подарочный сертификат в магазин «Спортмастер».

Комплекс противозидемических мероприятий дал хороший результат: за полтора года, прошедших с начала пандемии, в филиале переболели

новином только семь человек.

Елена пришла на железную дорогу в 1993 году, когда после окончания Воронежского юридического техникума получила направление в Воронежскую узловую дистанцию сигнализации и связи на должность инспектора отдела кадров.

У нее было с кого брать пример: отец Елены много лет работал заместителем начальника отдела кадров Воронежского отделения ЮВЖД. По его совету она не остановилась на среднем специальном образовании и получила высшее, окончив Российскую открытую академию транспорта Московского государственного университета путей сообщения с квалификацией инженера-экономиста по управлению персоналом. В 2003 году Елену пригласили работать в создававшийся филиал ПАО «ТрансКонтейнер», где она прошла путь от ведущего специалиста по управлению персоналом до заместителя начальника отдела правовой и кадровой работы. «По сути дела, я стояла у истоков предприятия, — вспоминает она, — принимала на работу всех сотрудников нашей организации. Тогда же я стала активно участвовать и в жизни профсоюзной организации, которую возглавила в 2005 году».

С тех пор, как Елену избрали председателем первички, членство ни разу не опустилось

ниже 100%. В этом ее немалая заслуга. Трудно представить, как Елене удается столь успешно сочетать основную и общественную работу, если учесть разбросанность предприятия. Ведь помимо аппарата управления работники филиала трудятся в агентствах на станциях Белгород, Лиски, Мичуринск и Липецк, а также на контейнерном терминале Придача.

«Штат у нас не очень большой, — продолжает Елена, — всего 83 человека, поэтому на местах нет профгруппов, только ответственные за спортивную, информационную, культмассовую работу, а, главное, уполномоченные по охране труда».

В Юго-Восточном филиале «ТрансКонтейнера» — люди разных профессий: механизаторы комплексной бригады (крановщики), водители автомобилей, приемосдатчики груза и багажа. Елена принимает участие в работе комиссии по охране труда, проводит проверки на предмет обеспеченности работников исправным инструментом, средствами индивидуальной защиты. В филиале полностью соответствуют требованиям охраны труда условия, в которых работают люди. В их распоряжении — комнаты приема пищи, раздевалки, туалетные и душевые.

Безвесельная строго следит за соблюдением коллен-



Елена Безвесельная проводит для профактива занятие по трудовому законодательству

тивного договора, гарантирующего получение всех компенсаций и предоставление льгот, предусмотренных законодательством. В филиале здоровый социально-психологический климат, поэтому не возникает трудовых споров, не бывает ни брака в работе, ни случаев производственного травматизма.

Члены профсоюза филиала — люди спортивные, увлекаются греблей, плаванием, посещают фитнес-клубы. Елена и сама занимается спортом: плавание, бег, лыжи. Кстати, в лыжных гонках среди женщин предприятий Воронежского уз-

ла она завоевала второе место, уступив только лыжнице РФСО «Локомотив». Она постоянный участник игр «Спорт поколений».

За достижение высоких результатов в области укрепления единства профсоюза, активную работу по улучшению условий, охраны и оплаты труда, организацию отдыха и личный вклад в социально-экономическое развитие трудовых коллективов Елене Безвесельной в этом году присвоено звание «Лауреат премии Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей».

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЕЛЕНА БЕЗВЕСЕЛЬНОЙ

ФОТОФАКТ

Прошла неделя, и у нас новый победитель инстаграм-челленджа корпоративного проекта железнодорожников «Лето здоровья» — ведущий библиотекарь, заместитель председателя молодежного совета ППО линейных станций Московской железной дороги Екатерина Кремса.

Заданием недели была публикация видео рецепта полезного завтрака. У Екатерины он оказался очень полезным.

Напомним, что тема июля проекта «Лето здоровья» — здоровое питание.

Присоединиться к проекту, который длится все лето, можно в любое время, подписавшись на инстаграм-аккаунт (@ZOZH_RZD) и подключившись к чату в «Телеграм».



ИСТОРИЯ

Дом на Остоженке

ВАЛЕРИЙ БРОК, внеш. корр. «Сигнала»

Практически в самом центре Москвы, на Остоженке, время сохранило многоквартирный жилой дом, тесно связанный с историей железных дорог России.

Собственно, это даже не один дом, а три, выстроенных буквой «П» в 1898 году по проекту архитектора Александра Иванова для Варваринского общества домовладельцев. Боковые корпуса его выходили в Савеловский (современный Пожарский) и 2-й Ильинский (2-й Обыденский) переулки.

В архитектурном плане дом не особо примечателен и представляет собой переходный этап от модерна к эклектике.

Как писала поэтесса Вера Инбер, в молодости снимавшая там комнату, «это был дом с трехгранными как штык балконами и двумя упадочными парадными. За его стенами решались судьбы Октябрьской революции, а он был тих, замкнут»...

Тем не менее, люди по указанному адресу обитали интересные... Так, в конце 1903–1905 годах здесь квартировал выдающийся инженер Владимир Шухов. В 1903–1904 годах в корпусе по Пожарскому переулку жил архитектор Лев Кенушев, немало поработавший на ниве железнодорожного строительства, а также преподававший в Московском инженерном училище ведомства Министерства путей сообщения (проще говоря, МИИТе). Примерно в то же время в доме на Остоженке жил Александр Дуров — архитектор, гражданский инженер и статский советник, преподававший в Московском инженерном и Московском техническом училищах, а затем заведовавший кафедрой гражданской архитектуры в МИИТе.

Проживали в доме и «простые» москвичи — консерваторский профессор Адольф Ярошевский, врач Алексей Абрикосов, редактор журнала «Математическое обозрение» Иоасаф Чистяков, историк Митрофан Довнар-Запольский, экономист, министр народного просвещения Временного правительства Александр Мануйлов, художник Владимир Дриттенпрейс, биолог Николай Кольцов, филолог Николай Лямин. У последнего, в квартире 66, неоднократно бывал Михаил Булгаков. Кстати, ляминская квартира нашла отражение в «Мастере и Маргарите», в главе «Погоня», когда Иван Бездомный попадает в «унылый, гадкий и скупо освещенный переулок».

И, безусловно, среди жильцов дома на Остоженке следует упомянуть семью Аллендорфов. Глава семьи, «русский немец» Александр Александрович Аллендорф, в 1889 году закончил с золотой медалью Нижегородский дворянский институт имени императора Александра II по специальности «инженер путей сообщения», а в 1895-м — Петербургский институт инженеров путей сообщения. Он работал на строительстве и эксплуатации железных дорог, в советское время — старшим инспектором НКПС. После революции Александр Александрович был одним из немногих невыселенных «бывших» — правда, многочисленную семью его «швондеры» из домового комитета периодически переселяли из квартиры в квартиру. Естественно, в сторону уменьшения жилплощади. Младшая дочь Аллендорфа, Кира, оставила дневник, в котором с детской непосредственностью описывает революционную Москву: «Я сейчас пишу, а кругом раздаются выстрелы». Только это уже совсем другая история...

Система действий	Валюта в сундуке Флинта	Ложь себе	1/500 подарка волшебника					Куплетист Касторский
			Собака с малым клиренсом	Бог любви	Удар клювом			Изобретательный стукач
Главенство	Измеритель давления							Австралийский зверь
			Досье на себя	Сыграл Квака в фильме-сказке	Нытик во рту			
Прыжок с дивана	Притянутая пчела			Трофей нумизмата				
					В него иногда прятали танк	Запрет на действие		Малая часть родной земли
		Зона био-вида	Разновидность гипса	...! Красный свет!				
				Плакса из стихотворения				
		В симбиозе с муравьями		Решето без сетки				
		Длинные волосы хиппи		Секьюрити из дворца				
Корабль без пушек			Погода в погребе	«Шуба дуба»				
Макушка блаженства	Человек-фонарь	Знойный воздух	«Серия» спектакля					
		Из-ножье	То, с чем борется пылесос					
На пальцах птицы	Окрысившийся водолаз							
			Актриса Железняк	Азарт игрока		Бандитское «ДТП»	Каша на дороге	Ладонь в стиле ретро
«Хриплое» имя	Кино про хит			Накидка на плечи чемпиона	Овощ из ноты и шага			
	Палащее ...	Монолист в воздухе	Анита или Виктор	«Свободная» карточка		Подводный усач		Жених для куклы Барби
				Ненормативная ...				
	Дынное дерево	Сын Тараса Бульбы				«Блеющий» знак зодиака		
				Музыкальная черепаха				

СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИКОУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 24

По горизонтали: Допинг. Кортёж. Ликвидатор. Турнир. Кок. Лепота. Каранатица. Туша. Шкипер. Гир. Бор. Рана. Арба. Раб. Сосун. Класс. Эдем. Топ. Ворсина. Поход. Мир. Лавр. Иваси. Сан. Пазуха. Трапеза. Игрёк. Атом. Кварта. Пахлава.

По вертикали: Скотч. Прорва. Великанша. Диво. Подлец. Нутро. Жирок. Ярн. Калибр. Литера. Пат. Тишина. Угар. Араб. Побратим. Анкор. Седло. Символ. Испарина. Сони. Ода. Припён. Ракета. Пижама. Влага. Мзда. Степ. Арна. Хит. Пал. Зов.



Дом по адресу Остоженка 7 возвели в 1898 году по проекту архитектора Александра Иванова

ПИТОМЦЫ

Черепашья ферма

ВЛАДИМИР МАХОВИКОВ,
председатель ППО сервисного
локомотивного депо Таганай

В одном из цехов сервисного локомотивного депо Таганай ООО «СТМ-Сервис» поселилась семья черепах.

Раньше на территории, где сейчас работают слесари-автоматчики участка по ремонту автотормозного оборудования, был гальванический цех. И никто не мог представить, что спустя время здесь появится настоящий живой уголок.

Все началось с того, что работники цеха в центральном помещении своими силами построили небольшой бассейн. Позже в нем смонтиро-

вали фонтанчик и пристроили цветочную клумбу. В здании провели реконструкцию отопления, благодаря чему появившийся в цеху «островок лета» круглый год радовал работников журчанием фонтанчика и колыбанием разных видов трав. Не хватало только представителей подходящей фауны. Выбор пал на черепах. Под руководством слесаря по ремонту подвижного состава Андрея Зарипова бассейн реконструировали под животных, появились и песчаный пляж, и кормушка.

Первого черепашонка принес бригадир Александр Горб. Его примеру последовали другие. Теперь в бассейне плещется целая черепашья семья. За

повадками питомцев с удовольствием наблюдают работники цеха. Да и черепахам, судя по тому, что растут они не по дням, а по часам, в новом доме комфортно.

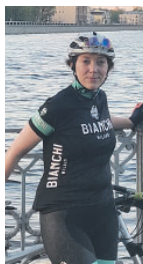
«Участок по ремонту автотормозного оборудования по праву считается одним из лучших в сервисном локомотивном депо Таганай. Здесь всегда работали неравнодушные люди, стаж на предприятии у большинства составляет десятки лет. Вот уж, действительно, для кого работа является вторым домом. Отсюда и стремление создать уют на рабочем месте», — говорит заместитель председателя первичной профсоюзной организации депо Сергей Хоменок.



ФОТО АВТОРА

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

Как я получила медаль и почему мне этого мало



ОЛЬГА ТРЕТЬЯКОВА,
ведущий технолог
отдела автоматических
систем управления
инфраструктуры
железнодорожного
транспорта Санкт-
Петербургского ИВЦ
ГВЦ ОАО «РЖД»:

— В 2020 году я участвовала в онлайн-веломарафоне, организованном РОСПРОФЖЕЛ, и в общем женском зачете была четвертой, а на Октябрьской дороге — третьей. Это был неожиданный и очень хороший результат, учитывая то, что в соревнование я вписалась с отставанием на две недели от общего старта и с полным отсутствием физической формы (бушевала пандемия, спортзалы были закрыты, а последний выезд на велосипеде я совершила аж в сентябре 2019 года). Но даже этот фантастический результат можно было улучшить.

Поэтому в апреле 2021 года, когда было объявлено о старте марафона, приуроченного к 85-летию РФСО «Локомотив», я также решила участвовать. Я не профессиональный спортсмен, у меня просто есть самый обычный велосипед, но такие соревнования — хороший повод проверить себя на прочность.

ПОДГОТОВКА

Подготовку я начала с чтения правил. Для меня было очень важным соблюдение принципов fairplay, чтобы результат был «чистым». В отличие от

прошлого марафона, в этот раз на заезды был наложен целый ряд ограничений. Ограничен темп, причем серьезно — не более 4:30 км/мин по общему времени. Введен обязательный перерыв минимум в 12 часов между тренировками. И для призовых мест обязательно должны были присутствовать данные о пульсе.

И если с последним пунктом не было проблем, со вторым все ясно, то над первым предстояло подумать с целью «не сесть не в свой поезд». Я посмотрела статистику своих заездов за прошлый год, и стало понятно, что ездить так, как я привыкла, не получится. Нужно ускоряться.

Кроме того, зимой я заменила на велосипеде обычные педали на контактные. И у меня оставался ровно месяц, чтобы научиться ездить на них без падений.

ЦЕЛИ И СТРАТЕГИЯ

Цели я поставила себе сразу грандиозные. Программа минимум — войти в десятку, программа максимум — третье место в женском зачете. По опыту прошлого года я точно знала о существовании в ОАО «РЖД» как минимум двух участниц, результаты которых для меня недостижимы.

Стратегия была тоже весьма простая.

Были определены маршруты с длинными прямыми участками без перекрестков и поребриков (велодорожки), где можно держать высокую скорость. Эти участки должны были компенсировать по темпу

путь по городским улицам, где постоянно приходится стоять на светофорах.

Длина маршрутов была выбрана такая, чтобы комфортно проезжать их через день (один на 40 км и один на 50), кроме того, один маршрут на север и один на юг, чтобы можно было выбирать в зависимости от направления ветра.

Были жестко ограничены остановки — на маршруте планировалась одна стоянка не длиннее 10 минут.

Дополнительно была найдена девичья компания, вместе с которой я планировала научиться ездить по проезжей части в группе.

ВКАТЫВАНИЕ

Учитывая опыт прошлого года, вкатиться в сезон нужно было заранее, чтобы физическая форма на этот раз была уже к началу марафона. Всю зиму я крутила педали в спортзале, и там же отрабатывала технику кругового педалирования в новых велотуфлях.

На улице я выехала за три недели до начала марафона, привыкла к новым педалям (два раза все-таки упала), проверила все предполагаемые маршруты на наличие ям и ремонтов, замерила темп на маршрутах. Познакомилась с девушками из велоклуба, прокатились вместе. Я выбивалась из их компании со своим горным велосипедом, но они хлопнули меня по плечу и сказали, что в моем случае вопрос только в опыте.

И к 1 мая я чувствовала себя готовой морально и физически.

К ЧЕМУ Я НЕ БЫЛА ГОТОВА?

Я не была готова пожертвовать ради тренировок семьей, друзьями, работой и занятиями в спортзале.

Я не была готова к тому, что появятся неизвестные мне игроки, с преимуществом передо мной в физической форме, мотивации и свободном времени.

Я не была готова к плохой погоде. С последним пунктом удалось справиться — супруг разрешил мне воспользоваться его велостанком для тренировок дома (хотя его шоссейный велосипед мне не подходит по росту, да и управление им непривычное), и я оплатила месяц подписки на Zwift, потому что дождь лил две недели из четырех. Виртуальный заезд приложение для фиксации результатов «Локоспорт» считало в зачет как половину реального, но если за окном дождь стеной — лучше так, чем совсем никак.

В итоге мой результат — шестое место в женском зачете и 58-е в общем. Более 900 км, которые даже в зачет

пошли не все. Это было очень тяжело. Соперники были сильными, и простое «не отстать» требовало серьезных усилий.

Можно ли было лучше? Можно. Можно было взять отпуск. Можно было кататься вместо встреч с друзьями и домашних дел. Можно было забросить остальные тренировки. Но зачем?

Кроме того, есть и другие успехи. Я стала быстрее. Средняя скорость выросла в среднем на 3 км/ч, что казалось мне в прошлом году недостижимым. Это стало возможно благодаря зимним тренировкам (сайклинг и силовые), контактным педалям и мощной психологической поддержке, которую я получала от мужа и теперь уже своего велоклуба. Девчонки про марафон ничего не знали, но они помогли мне справиться со страхом и наглядно показали мне мои возможности. Мы с удовольствием продолжаем кататься вместе.

А медаль? А медаль давали всем.



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

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

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhel.rzd.ru>

E-mail: pashchalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru

PryamitsynaOV@cl-rpzt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>

volkovamn@cl-rpzt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ»
ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда»
125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72,
(495) 941-31-62

<http://www.redstarph.ru>
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже,
Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде,
Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем
Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-
Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове,
Хабаровске, Челябинске.

Индекс в каталоге Роспечати: 29866

Общий тираж: 96 880 экз.

Номер подписан: 20.07.2021 г. №