

РЕПОРТАЖ

Дом отдыха для «Сапсанов»

В Московском пункте оборота высокоскоростные поезда приводят в порядок после рейсов и готовят к новым

По уровню сервиса «Сапсаны» сравнивают не с поездами дальнего следования, а с самолётами. Поэтому процессы экипировки и техподготовки составов к рейсам должны быть отлажены как швейцарские часы. Причём, на двух конечных точках маршрута. Ещё одна необходимая составляющая – соответствующее качество межрейсового отдыха локомотивных и поездных бригад.

О базовом депо высокоскоростных поездов в петербургском Металлострое мы писали уже много раз, а вот в московский пункт оборота едем впервые. Хотим своими глазами увидеть, как строится работа этого, по сути, оборотного депо, из которого каждый день первый поезд отправляется под посадку в пятом часу утра, а последний заходит на обслуживание в полночь.

Везёт нас туда «Сапсан», высадивший доставленных в Москву пассажиров на платформу Ленинградского вокзала минут 20 назад и нуждающийся теперь в подготовке к обратному рейсу на Санкт-Петербург. В вагоне – работники поездной бригады. Элегантные девушки-проводники делают между собой впечатлениями от завершившейся поездки и распускают по плечам волосы, которые в рабочее время убраны в строго регламентированные причёски. Кроме них в составе – только зашедшая вместе с нами, журналистами, группа мойщиков-уборщиков. Не теряя времени, они начинают наводить порядок. Впрочем, времени наша поездка занимает немного: пункт оборота находится в нескольких километрах от вокзала, на территории станции Москва-Товарная. Работники поездной и локомотивной

ОЖД. Водил скоростную «Аврору». Машинистом «Авроры» был и Смирнов; кстати, именно он управлял этим поездом в самом последнем рейсе. Теперь все они – фанаты «Сапсана». Ведь к счастью для них именно тогда, когда «Аврора» сошла с дистанции, на линию «вылетели» «Сапсаны».

Ещё один наш новый знакомый, дежурный по пункту оборота Андрей Горбачёв, был в прежней, досапсановской, жизни машинистом моторвагонного депо Перерва. Говорит, что нынешняя работа несопоставимо более ответственная. В первую очередь именно он отвечает за приём и выдачу поездов, контролирует их экипировку и ремонт, явку на смену локомотивных бригад и прохождение ими инструктажей. «Вот сейчас к нам идёт состав с двумя поломанными токоприёмниками, нужно оперативно организовать их ремонт», – констатирует он, но без напряжения в голосе. Все возникающие проблемы скоростники привыкли решать уверенно и чётко, нервозность – это не для них.

В кабинете дежурного знакомимся и машинистом 3-го класса Кириллом Светоюсом. Пока он занят подгонно-экипировочной работой, а когда повысит класс до 2-го, поедет с пассажирами. У членов локомотивных бригад «Сапсанов» – сорокачасовая рабочая неделя. Значит, каждый делает за это время по две-три поездки туда-обратно. У работников же поездных бригад другой режим: пять дней трудятся, что называется, без отрыва от производства, а затем столько же проводят дома. Работать на «Сапсанах» настолько престижно, что случайных людей здесь не встретишь. Это и создаёт особую атмосферу не только в вагонах по-



Поездка прошла благополучно. Теперь надо набраться сил для очередной. Бригады проводников работают в режиме пять через пять суток



В этом корпусе и работают, и отдыхают между поездками



Фельдшер Надежда Фадеева проводит предрейсовый медосмотр машиниста Владимира Краева

» На маршруте Санкт-Петербург – Москва ежесуточно курсируют до 13 пар «Сапсанов» (в том числе, два сдвоенных состава), а в отдельные дни – 14

бригад там ждут отличная столовая и уютные комнаты отдыха, в каждой из которых – все удобства, кондиционер и телевизор. А для нас экскурсию по пункту оборота проводят машинисты-инструкторы двух колонн Борис Гушанский и Игорь Смирнов, под началом которых, в общей сложности, находятся 42 работника локомотивных бригад.

Мы наблюдаем, как фельдшер Надежда Фадеева проводит предрейсовый медосмотр машиниста Владимира Краева. Отстранения от работы здесь – большая редкость. Машинисты «Сапсанов» – люди серьёзные и работой своей дорожат, поэтому здоровье берегут и отдыхают перед каждой поездкой, как положено. Краев работает «в одно лицо», без помощника машиниста, что ужесточает и без того строжайшие требования к физиологическому состоянию задействованных в скоростном движении. То, что они обязаны быть здоровее космонавтов, стало уже расхожей фразой. Другой работающий «в одно лицо» машинист, Артур Юсупов, проходит в это время предрейсовый инструктаж, стоя у предназначенного для этого киоска. Электронный инструктаж стал уже делом обычным, машинисты-инструкторы проводят его вживую лишь при возникновении нестандартных ситуаций. Интервал времени отправления в рейсы у Краева и Юсупова составляет всего 10 минут. Игорь Смирнов поясняет нам, что сегодня «в одно лицо» на «Сапсанах» работает уже более 40 % машинистов и все они имеют 1-й класс квалификации. А Артур Юсупов добавляет, что не испытывает ни малейшего дискомфорта от того, что при скорости движения более чем в 200 км/ч в кабине он один. Высокоскоростные электропоезда настолько совершенны, что необходимость в помощнике имеется лишь при управлении сдвоенными, 20-вагонными, составами. У Юсупова – двадцатипятилетний опыт поездной работы. Когда-то он, как и Краев, трудился в локомотивном депо Москва

нов» свежими комплектами питания. Стюарды этой компании развозят в пути следования блюда на тележках и обслуживают пассажиров в вагонах-бистро.

Комфортабельность, доступная стоимость проезда и минимальное время нахождения в пути постоянно увеличивают количество пассажиров «Сапсанов». Сейчас на маршруте ежесуточно курсируют до 13 пар высокоскоростных поездов (в том числе, два сдвоенных), а в отдельные дни – 14. «Сапсаны» перевозят 40 % от общего числа передвигающихся между двумя столицами всеми видами транспорта: обычными поездами, автомобилями и самолётами. И количество «Сапсанов» планируется увеличить. Тогда пункту оборота потребуется расширение границ. Ну а пока мы прощаемся с ним. Садимся в отправляющийся в пункт оборота поезд, контролируемый Алексеем Бенера готовит к очередному рейсу отдохнувших проводников, завершая наставление по громкой связи зарезультивно бодрим пожеланием: «...И не забываем улыбаться!»

Ирина Верховная
Фото Ивана Куртова



У столичного пункта оборота – четыре пути для отстоя «Сапсанов». Один из них удлиненный, предназначенный для приема сдвоенных составов



Андрей Горбачёв (в центре) отвечает за приём и выдачу поездов, контролирует их экипировку и ремонт



Дежурная по комнатам отдыха Ирина Печиборщ (справа) приглашает проводника Евгению Коновалову располагаться как дома



Геннадий Воркачёв признаётся: «Работать на «Сапсане» – счастье!»



Кормят в столовой и вкусно, и качественно