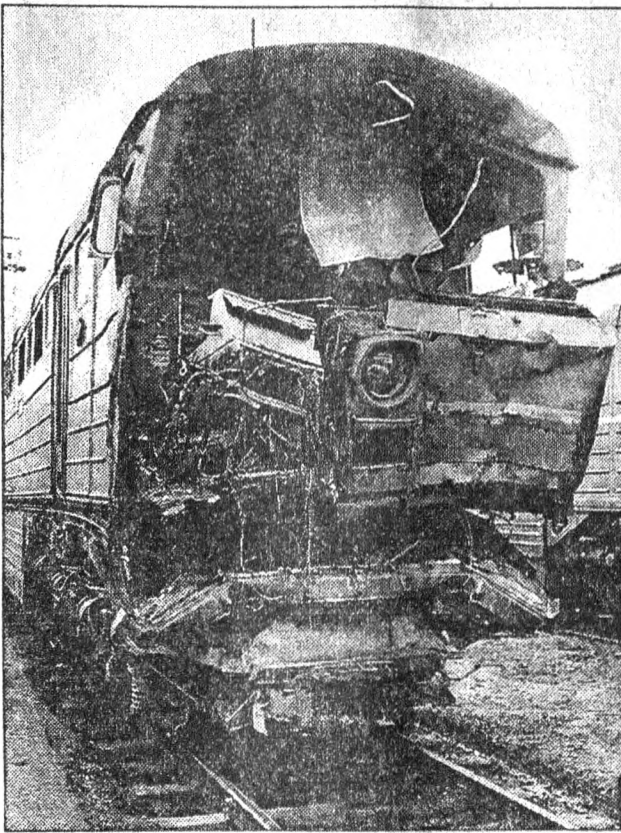


Люди подвига

# Родник машиниста Парчинского

## За что дают звание Героя и орден Мужества в мирное время



**Указ Президента Российской Федерации  
О награждении государственными  
наградами Российской Федерации**

За мужество и героизм, проявленные в экстремальной ситуации по предотвращению крушения пассажирского поезда, присвоить звание

**ГЕРОЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПАРЧИНСКОМУ** Евгению Николаевичу — машинисту тепловоза локомотивного депо Егоршино Свердловской железной дороги, Свердловская область.

За мужество и самоотверженность, высокий профессионализм, проявленные при предотвращении крушения пассажирского поезда, наградить:

**ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА**

**ЗАДВОРНЫХ** Юрия Владимировича — помощника машиниста тепловоза локомотивного депо Егоршино Свердловской железной дороги, Свердловская область.

**Президент Российской Федерации  
Б.Н. ЕЛЬЦИН**

Москва, Кремль  
9 апреля 1997 года, № 325

...Позвонив из Екатеринбурга в Алапаевск, я застал Евгения Николаевича Парчинского дома случайно. — Уезжаю в Москву на телевидение получать приз «За мужество», — сообщил он. И добавил: — Подарят, наверное, какую-нибудь кофеварку... Какая там кофеварка?! Неужели он ничего не знает об Указе Президента? Но, к моему удивлению, Парчинский действительно ничего не ведал.

(Окончание на 8-й стр.)



(Окончание.  
Начало на 1-й стр.)

**П**ОСЛЕ ТОГО крушения меня пригласили на ток-шоу «Сделай шаг» московской телекомпании ТВ-6. Программа эта о людях, совершивших какой-то поступок, — рассказывал он при встрече. — Компания у нас подобралась веселая: девушка, прошедшая с подругами голышом по Красной площади, выражая протест против истребления животных, и коммерсант, помогающий бедным.

— И как впечатление?

— Мне было интересно. Смелые люди, необычные. Особенно девушка.

Помнится, на вопрос ведущего телепрограммы, что бы он сделал на месте девушки, Евгений Николаевич ответил в присутствии еми: надо, мол, государству порасторопнее действовать, развивать химическую промышленность. Чтобы искусственный мех был не хуже настоящего. Тогда и животных перестанут истреблять.

Логика у Парчинского всегда железная. Государственная. Она его никогда не подводит. Вот и воскресным днем 6 октября прошлого года на перегоне между станциями Сосьва-Новая и Усть-Березовка, когда над пассажирами пригородного пассажирского поезда, вышедшего по маршруту Алапаевск—Сосьва-Новая Егоршинского отделения железной дороги, нависла смертельная опасность, он не потерял самообладания. А там вопрос был куда серьезнее! Давайте вспомним события того дня.

Пассажирский № 6680 ровно в 8 часов утра отправился по тысячу раз хоженному маршруту Алапаевск—Сосьва-Новая. Машинист Евгений Парчинский и помощник Юрий Задворных за годы работы изучили до мельчайших деталей не то что каждый поворот, а каждую шпалу пути. День выдался солнечным, теплым.

К полудню прибыли на станцию Сосьва-Новая. В 13.28, точно по расписанию, состав вышел на перегон до Усть-Березовки протяженностью двадцать пять километров.

...Водитель дрезины на станции Претурье 27-летний Владимир Фарафонов с утра распивал с друзьями спиртное. Когда выпивка закончилась, он вызвался сбежать в магазин за подкреплением. На обратной дороге увидел никем не охраняемый маневровый тепловоз ТЭМ-2, принадлежащий ООО «Ураллес». Не долго думая, Фарафонов забрался в кабину. Сделав несколько неудачных попыток сцепиться с 20-тонной грузовой платформой, стоявшей на путях, Фарафонов со злости вытолкнул ее тепловозом на насыпь.

За этими его маневрами сначала с любопытством, а затем со страхом наблюдали оказавшиеся поблизости пацаны. В 13.18, это время Фарафонов запомнил отлично, он перевел контроллер скорости на максимальную, 8-ю позицию, установил переднее положение реверса, а сам спрыгнул вниз. Неуправляемый 130-тонный ТЭМ-2, взрезав стрелку, двинулся

по главному пути станции Претурье навстречу пассажирскому. А Фарафонов отпарился продолжать пьянствовать.

**В**ООБЩЕ в тот день судьба затеяла рискованную игру с поездной бригадой пассажирского: ТЭМ-2 был оставлен без присмотра, хотя должен был стоять в ангаре, но рабочие потеряли ключи от ворот. Дежурная по станции отлучилась на обед, а затем еще долго искала заблудившуюся корову... Цепочка халатностей, в конечном итоге приведших к преступлению...

Станцию Усть-Березовка неуправляемый тепловоз проскочил на бешеной скорости — около 100 километров в час. От удивленного у дежурной по станции А.Занкиной подкосились ноги. А до прибытия пассажирского 6680-го оставалось восемь минут. Собрав последние силы, она успела предупредить по радио диспетчера и поездную бригаду об опасности.

Парчинский и Задворных приближались к отметке нефтепровода Уренгой—Помары—Ужгород, пересекавшего в этом месте полотно, когда по радио передали: «Внимание! На вас движется локомотив!» Состав остановился. Как

затем покажет следственный эксперимент, в запасе у поездной бригады оставалось 4 минуты.

Как действовать, когда навстречу движутся вагоны, а железный болид массой 130 тонн на скорости 100 километров в час?

«Будем ловить», — передал Парчинский диспетчеру. Помощник Юрий Задворных понял задумку шефа с полуслова. И даже вошел в азарт от предстоящей работы. Как потом рассказывал Юрий, от Парчинского ему передалось какое-то необыкновенное спокойствие. Отцепив локомотив от вагонов, они выехали навстречу мчащемуся чудовищу. Голубой ТЭМ-2 увидели через два километра. Затормозили. Задворных соскочил и согласно инструкции положил на рельсу башмак. Начали разгоняться в обратную сторону, решив принять маневровый на себя и спасти свою машину. Таков был план Парчинского.

Парчинский и Задворных получили другой тепловоз. Вычистили его до блеска, начальник локомотивного депо даже руками развел от изумления: «Как дома!» Шеф, как зовут Парчинского, вообще все делает «как дома».

Шесть лет назад в депо устроился Юрий Задворных. Пришел он с узкоколейки и, естественно, многого не знал. Один из машинистов по этой причине от Задворных отказался. А Парчинский взял его к себе. Особенно ему понравилось стремление Юрия старательно работать, да и говорить ничего не надо — сам парень во всем разбирается.

Домашние давно махнули на его причуды рукой: Водилей он и есть. Жена Лилия Михайловна, работающая бухгалтером в депо, так и говорит: «Его не переделаешь!» Такой же неугомонный, как его отец. Известно ведь: отец, повторись в сыновьях! А Николая Михайловича Парчинского до сих пор в Егоршинском депо вспоминают

пловоза Парчинский сдал досрочно, затем на машиниста электроваза... Гранит науки грыз самостоятельно, до всего доходя своим умом, применяя знания на практике.

Вот и получается теперь, что по своей профессиональной подготовке Парчинский ушел далеко вперед и работать с ним действительно непросто. Мерки у него высокие, а быть «как все» он ни за что не соглашается.

Живет по принципу: каждый день что-то новое. Свою неуспокоенность через гены передал детям: сын Сергей учится на 3-м курсе педагогического института и одновременно работает преподавателем в школе, а дочь Ольга поступила в железнодорожную академию.

Но порой ему становится стыдно того, что некогда передовое Егоршинское депо сейчас плетется в хвосте. Никого не интересует будущее предприятия, все заняты личными интересами. Начальство почти на рабочем месте не

ские трудности. Являясь государственным предприятием, железная дорога практически не получает финансовой поддержки. Убытки от пассажирских перевозок только за 1996 год составили 450 миллиардов. Кроме того, железная дорога входит в число главных должников по налогам в бюджет. По словам начальника дороги Б. Колесникова, будущие изменения во многом связаны с переходом на современные компьютерные технологии и новейшие средства связи: фирмой «Сименс» начата поставка оптико-волоконной системы управления стоимостью 100 миллионов немецких марок. С этой целью получен банковский кредит.

Вроде цели понятны и продиктованы жизненной необходимостью. Но машинист Парчинский не со всем соглашается.

— Опять возвращаемся к белорусскому методу: меньшей численностью, большим объемом

работ? Неужели ничему не научились? Вот вышел недавно приказ министра о том, что электрички и электровазы будут обслуживаться одним человеком, будут сокращать составители. Мне кажется, что больше потерям, когда начнутся человеческие жертвы. Наш случай с ТЭМ-2 — тому свидетельство. Какие бы компьютеры не поставили, все равно все зависит от человека. В свое время сократили кондукторов и вскоре за голову схватились, когда из грузовых поездов начались миллиардные хищения.

Оно и понятно: семь раз отмерь, один раз отрежь. Экспериментов над железной дорогой было достаточно. Не дай Бог, разрушить ее механизм.

**М**Ы СИДИМ с Евгением Николаевичем на вокзале в Нижнем Тагиле в ожидании поезда на Москву, и я не перестаю удивляться его уни-

# Родник машиниста Парчинского

**Р**АЗОГНАТЬСЯ успели до 50 километров в час, не предполагая, что маневровый мчится с огромной скоростью. За мгновение до столкновения машинист едва успел высочиться из кабины в машинное отделение. А помощнику седьмое чувство подсказало не двигаться с места. Удара Юрий Задворных не слышал: «Для меня все произошло бесшумно, помню только, что нас мягко отбросило...» О чудовищной силе удара скажет такой факт: у тепловоза 2Т116 весом 275 тонн оказалась деформирована хребтовая балка. А скрежет металла и выворачиваемых шпал ясно слышались рыбаки. Вздрыбленное железо остановилось буквально в миллиметрах от тела помощника, одну ногу которого зажал столбом. Парчинский тоже сильно ударился плечом, разбил часы на руке. Но главное — все живы! Значит, все получилось.

В депо, когда узнали о крушении, сразу поняли, что до такого мог додуматься только Парчинский. Можно было бы ведь действовать по инструкции: бросить со-

став — пусть взрывается! — и убежать подальше. Но бросить тепловоз Евгений Николаевич никогда бы не смог. Он попытался его спасти.

Следствие выяснило, что к моменту движения локомотива Парчинского в обратную сторону в запасе оставалось не более 200 метров пути. Восемнадцать пассажиров поезда искренне благодарили отважных железнодорожников...

А Фарафонов попал в число подозреваемых сразу. И на следующий день был арестован. Он обвиняется по статье 86 УК РФ — повреждение путей сообщения и транспортных средств.

— Когда я его увидел, внутреннее чувство мне подсказало, что угонщик — он, — рассказывал начальник следственного отдела Егоршинского ЛОВД Валерий Толмачев. — Глаза мне его не понравились, какие-то прозрачные, отчужденные. Нашел с ним психологический контакт, и он сознался во всем. Дальше появился еще ряд доказательств.

Правда, совсем иначе это известие восприняли в железнодорожном депо. Здесь Фарафонов был на хорошем счету. Техника ему нравилась, собирался сдавать экзамен на машиниста. А тот факт, что Фарафонов не ладит с родителями, давно от них отказался, никого, похоже, не интересовал...

Все хорошо, что хорошо конча-

ется. Парчинский и Задворных по-лучили другой тепловоз. Вычистили его до блеска, начальник локомотивного депо даже руками развел от изумления: «Как дома!» Шеф, как зовут Парчинского, вообще все делает «как дома».

Шесть лет назад в депо устроился Юрий Задворных. Пришел он с узкоколейки и, естественно, многого не знал. Один из машинистов по этой причине от Задворных отказался. А Парчинский взял его к себе. Особенно ему понравилось стремление Юрия старательно работать, да и говорить ничего не надо — сам парень во всем разбирается.

Домашние давно махнули на его причуды рукой: Водилей он и есть. Жена Лилия Михайловна, работающая бухгалтером в депо, так и говорит: «Его не переделаешь!» Такой же неугомонный, как его отец. Известно ведь: отец, повторись в сыновьях! А Николая Михайловича Парчинского до сих пор в Егоршинском депо вспоминают

добрым словом. С 1946 по 1958 год он работал здесь начальником. Дома отца почти не видели: уходил он в 5 утра, а возвращался после 8 вечера. Беспощаден был к разгильдяям и алкашам. Те даже стекла били в его кабинете. И отца охраняли специально. Но отношение к людям было справедливым: заслужил — получи в подарок отрез ткани или ружье, провинился — тоже получи по заслугам. То есть оценивали по деловым качествам. Не так, как сегодня: если с начальством выпиваешь, тебя заметят.

И была еще в поступках отца какая-то высшая правда. Возможно, он приобрел ее за время ссылки с 1937 по 1946 год, когда по колесу в воде вместе с другими заключенными строил железную дорогу на Ивдель, что на самом севере Свердловской области.

Профессию Евгению Николаевичу выбирать не пришлось. После того как окончил Алапаевский железнодорожный техникум, он распределился в Минеральные Воды работать помощником машиниста на электровазе. Оттуда ушел в армию. Вернулся в Алапаевск и устроился по совету отца в... кочегары на паровоз. 18 тонн угля перелопачивал за поездку. Но отцовские университеты не прошли даром: он окреп и физически, и морально, узнал цену труда. А там пришло время подумать и об учебе. На машиниста те-

появляется, начальник депо, что называется, и вашим и нашим, ему бы только до пенсии дотянуть. Многие рабочие практически спились.

Был бы жив отец, он бы в ярость пришел от увиденного. Как навести порядок? Очень просто: надо, чтобы каждый железнодорожник точно выполнял на рабочем месте обязанности согласно инструкциям. А то ведь сплошные нарушения и, как следствие, — аварии. Примерно так рассуждает Евгений Николаевич.

**Н**А СВЕРДЛОВСКОЙ железной дороге начались структурные изменения: сокращается управленческий персонал, идет укрупнение отделений путем слияния. Так, Егоршинское отделение объединяется со Свердловским. А в дальнейшем ставится задача полностью перейти на безотделенческую структуру управления. Правда, каким образом будет возможно управлять огромным железнодорожным хозяйством, состоящим из 480 станций на территориях трех областей, 7 тысяч километров путей и 150 тысяч человек персонала, из того же, например, Екатеринбурга, пока неясно.

На столь кардинальные перемены железнодорожников подвигли, как ни странно, переживаемые финансово-экономиче-

кальным способностям достигать совершенства в любом деле. Мне кажется, он бы и летчиком мог стать, и космонавтом. Он так уверенно стоит на ногах, так по-житейски мудр, что все ему по плечу.

Правда, одну свою страсть он ни на что не променяет. Это — ремонт часов. Подправить зазоры, вправить волосок, перестукав оси... Половина Алапаевска обращается к Парчинскому. За свою работу он берет весьма символическую плату.

Недавно он отремонтировал свои часы «Восток», разбиившиеся в октябрьском крушении. Решил, что несправедливо держать их в ящике стола...

...Больше мне было неловко хранить в секрете тайну об Указе Президента. Тем более что она принадлежала человеку, который всеми делами и поступками доказал, что в любых обстоятельствах можно оставаться на высоте.

— Евгений Николаевич, вам присвоено звание Героя России!

Мои поздравления он принял радостно, не скрывая своих чувств.

Алексей ВЛАДЫКИН, соб. корр.

Нижний Тагил, Свердловская обл.



Фото Александра Колчаева