

Четыре минуты... и вся жизнь

О чём он думал в тот момент?... О том, о чём и надо думать – как отвести беду от пассажиров и уберечь тепловоз

ГЕРОЙ

Николай Медянец

Герой России Евгений Парчинский по просьбе «Уральской магистрали» вспоминает о событиях 6 октября 1996 года, которые стали определяющими в его жизни.

«НАВЕРНОЕ, Я ПОШЁЛ В ОТЦА»

Мы встретились в его небольшой, уютной и ухоженной квартире. На стенах большой комнаты – картины, маленькой – часы, часики, будильники, «ходики». Время от времени в разговоре под неторопливое тиканье возникает пауза – мы с удовольствием слушаем их бой, мелодичный звон. Много фотографий. На одной – красивый, видный мужчина с гордым разворотом плеч и удивительно милая женщина с интеллигентным, одухотворённым лицом смотрят из тридцатых годов прошлого века.

– Наверное, я пошёл в отца, – заметив моё внимание к снимку, Евгений Николаевич бережно дотронулся до фотографии. – Звали его Николай Михайлович. Он тоже машинист. Более десяти лет водил паровоз, а начинал со слесарей в депо Ивдель, строил Свердловскую Сортировку. В 1929 году получил права управления. Ему довелось работать ещё с царскими машинистами – а это особая тема. Как хорошего организатора и грамотного машиниста выдвинули начальником локомотивного депо Егоршино. Депо тогда гремело по всей сети – за тринадцать лет пять Переходящих знамён МПС. Имел награды, знаки «Почётному железнодорожнику», «Отличный машинист», «Ударник сталинского призыва». Общий стаж на железной дороге – 45 лет – только по календарю. Но характер на дороге, а может, и по сети, беспартийный начальник депо. Вернее, был партийным, но после того, как на одном из разборов у него забрали партбилет, вышел из партии большевиков. На пенсии написал заявление и снова стал коммунистом – идеи партии он всем сердцем принимал, а вот с методами некоторых «партийцев» боролся

всю жизнь.

По какому поводу разбор? Да по самому рабочему: в 50-градусный мороз перемерзла водонапорная башня, а «крайним» признали Николая Парчинского, перевели начальником оборотного депо Алапаевск.

Отец сутками пропадал в депо, а мы на паровозах, что стояли на путях запаса – от тормозной колодки до трубы всё излазили, «на зуб» проповали.

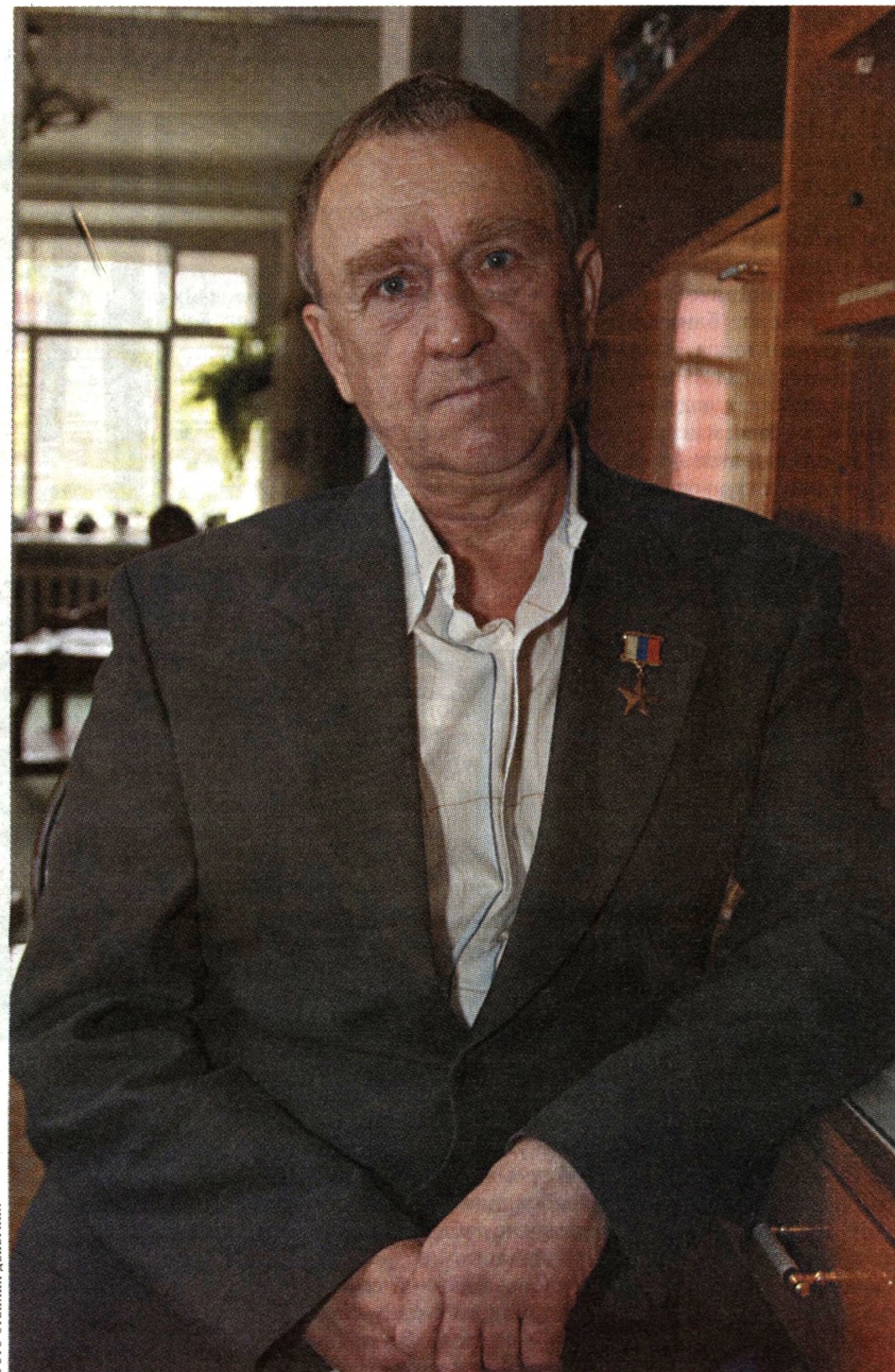
Кроме работы он увлекался цветной и чёрно-белой фотографией, делал снимки, затем проявлял, закреплял, печатал фотографии: портреты рабочих и знакомых, памятные события, уральские пейзажи. Это увлечение передалось мне, после часов – моё второе, как сейчас говорят, хобби. Все эти снимки сделаны нами.

Мать – Клавдия Сергеевна – из старой русской интеллигенции, коренная москвичка. В тридцатые годы была осуждена и выслана. Так попала на север Урала, познакомились с отцом. Родилась новая советская семья. Пошли дети. Первое время работала тоже на железной дороге в диспетчерском аппарате, позднее посвятила себя отцу и нам, сорванцам. Воспитывала строго, но с любовью и нежностью. Как это в ней сочеталось, не знаю, но до сих пор в трудную минуту вспоминаю её строгие любящие глаза...

ТЕПЛОВОЗ – КОРМИЛЕЦ

Свою жизнь начинал слесарем в локомотивном депо Серов. Полтора года кочегарил на паровозе. Когда в Алапаевск, куда мы к тому времени переехали, пошли тепловозы и электровозы, быстро освоил новую технику, сдал на право управления всеми этими видами тяги. Скороспелых машинистов тогда не признавали, учёбу годами подкрепляли практикой, безаварийной работой и преданным отношением к делу. Поэтому только в 26 лет, в 1972 году сел за правое крыло.

Устройство локомотива, тормоза, ПТЭ и инструкции знал наизусть, водил локомотив без замечаний. Правда, сдавал на первый класс дважды. Когда сначала явился в управ-



Евгений Парчинский.
Июль 2009 года

ление дороги к руководителю локомотивной службы Боярских, то вошёл в кабинет первым – был уверен в своих силах. Он встретил меня сурово:

– Неужели всё знаешь?

– Не всё, – осторожно ответил я, – только то, что надо машинисту.

– Посмотрим, – и попросил написать формулу по теории управления тормозами. Конечно, я её видел, когда готовился, но заучивать не стал – зачем? Ведь машинисту надо тормозить, а не формулы писать... Это я ему и сказал. Пришлось идти на вторую попытку.

– Выучил формулу? – усмехнулся Боярских. Конечно, я её выучил и тут же отчеканил. – Тогда поздравляю.

Как мы тогда ездили? Не было ни комиссии, ни скоростемеров, ни

приборов безопасности. В наши годы чувство ответственности, гордости за профессию, желание трудиться как можно лучше было сильнее всего. Закреплённый тепловоз мыли, чистили, ремонтировали – на всех комиссиях и осмотрах одни пятёрки. Это был наш кормилец, а кабина – второй дом. Может, потому и берегли, рискуя жизнью. Тридцать пять лет машинистом – и ни одного брака. А ведь я, добавлю, однажды уже горел в кабине – вспыхнули промазанные концы. Система тушения не сработала. Помощник, было, кинулся к двери, но я его тормознул, всунул в руки ведро – так и потушили водой с локомотива.

ДОЛГИЕ ЧЕТЫРЕ МИНУТЫ

Тем памятным утром – 6 октября 1996 года мы

да из Уренгоя, виднеется пассажирская платформа, где ничего не подозревающие люди ждут пригородный поезд. А у нас полные баки – по 8 тонн в каждой секции, да у того тепловоза 6 тонн – 22 тонны «горючки».

Что делать? И мы, не сговариваясь, идём на отчаянную попытку. Закрепив состав, выезжаем навстречу бестормозному маневровому тепловозу. Когда он показался в кривой примерно за километр, увидели, что тот не катит, а летит, раскачиваясь, только автосцепка ходуном ходит. Тут уж не до переживаний. Счёт пошёл на секунды. Дальше действовали, как разумные механизмы, не рассуждая. Затормозили, дали задний ход. Выключили всё, что можно было выключить, чтобы избежать взрыва. Дал команду Юрию прыгать с локомотива. Сам едва успел отскочить от пульта.

«Почеловались» при разнице в скоростях километров пятьдесят. Оторвавшись автосцепка маневрового, ломая шпалы, придержала его напор. На нашей машине как не бывало стёкол, сорвало с петель двери, вдавило правый бок кабины до кресла машиниста. Как чувствовал, вовремя отскочил, хотя не помню, как улетел в проход. Но двигатель и основная аппаратура не пострадали, вторая секция почти не получила повреждений. Мы с помощником отделались незначительными травмами.

От сообщения по рации до столкновения прошло четыре минуты, но нам они показались такими долгими...

Неповреждённой секцией отвели поезд с пассажирами на станцию Сосьва, вернулись и вывели помпный маневровый локомотив. Путь проверили путейцы, открыли перегон для движения. Сидим на станции, голодные, чёрные, ждём комиссии.

А с тем локомотивом такая история. Он принадлежал ООО «Ураллес», должен был стоять в ангаре под замком и запёртой стрелкой. Вместо этого его только заглушили. Местный «озорник» тоже, наверное, всё свободное время пропадал на тепловозе, очередность действий знал, запустил двигателя и поехал. Когда отвёл душу на

станционных путях, поставил ручку контроллера на максимальную скорость и спрыгнул с локомотива. Позднее его привлекли к суду, а дежурную смену, допустившую такое, наказали по всей строгости.

СМЕХ ПРЕЗИДЕНТА

Неожиданно для себя стал Героем России. Меня пригласили в Москву. Но мой характер и тут дал о себе знать. Когда Президент России Борис Николаевич Ельцин всё никак не мог приколоть к лацкану моей форменной куртке Звезду Героя, от души брякнул:

– Тяжёлая у Президента работа.

Борис Николаевич засмеялся, как потом в узком кругу «компетентные товарищи» объяснили, на моё счастье.

После этого закрутилось. Газетчики, телевизионщики, писатели – все хотели со мной встретиться, поговорить. Что называется, замелькало. Но быстро надоело, да и работе серьёзно мешало. Сейчас редко на это иду, но для дорожной газеты – святое дело.

Как приняли в коллективе депо? Да по-разному. Кто от души поздравлял, кто за душой камень держал – всякое бывало. Порой договаривались до того, что Парчинский, мол, специально за бутылку уговорил «озорника» выехать на перегон.

– Зачем, – спрашивали они, – из-за груды металла жизнью рискуешь?

А я за этим тепловозом как за ребёнком ухаживал.

И ту инструкцию ещё не раз вспомнили. Зачем нарушал? А как потом оказалось, мы её и не нарушали, есть там такой пункт, что в особых ситу-



Настенная часть коллекции часов
Евгения Парчинского

ациях машинист имеет право поступить по собственному усмотрению, взять ответственность на себя. Мы же не пешки, в нашей работе думать – не последнее занятие.

С другой стороны, мне недавно показали местную газету, где меня назвали Почётным гражданином города Алапаевска. Хотя сам об этом не слышал.

...Пройти огонь и медные трубы... Ой, не знаю, что труднее.

СПАСИБО ВСЕМ

И всё-таки спасибо родителям, нашему времени, моим товарищам и настоящим друзьям – они помогают в любой ситуации оставаться человеком. Один из них – Юра Задворных. Тогда он был награждён Орденом Мужества. Сейчас трудится машинистом маневрового тепловоза на станции Алапаевск, ездит в одно лицо. Работает хорошо и честно, топливо не сливает. Недавно у него родилась внучка.

А ещё о моей семье. Жена Лилия Михайловна работает в финансовом отделе управления дороги. А раз я сейчас хозяин своего времени – девять лет, как на пенсии, то и порядок наведу, и обед

готовлю. Как? А поваренные книги на что, не сложнее, чем разобраться в электрической схеме локомотива. Придёт поздно, а тут всё готово.

– Ещё вкуснее, чем у меня, – смеётся.

Дети – Сергей и Ольга – встали на ноги, живут в Алапаевске своими семьями, подарили троих внуков. Поэтому времени хватает в магазин сходить, пылесос «поводить», пол дома и в подъезде вымыть. Сам купил краску и покрасил коридор, меняю лампочки.

– А сколько вам за это платят? – интересуются соседи.

Но я просто люблю чистоту и порядок, к тому же хорошая разминка – надо держать себя в форме в любом возрасте.

Как увлёкся часами? Это началось в 1963 году, тогда работал на ремонте скоростемеров. Был у нас мастер – бывший часовщик, он и дал первый толчок, вложил искру. Потом стал собирать специальную литературу, чертежи. Общался с другими фанатами. Сейчас в моей коллекции больше сотни часов различных марок и моделей: от наручных до настенных. Интересное и полезное мужское занятие!



ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЕВГЕНИЯ ПАРЧИНСКОГО

Два уральца –
Президент России и Герой России