Действовали не по инструкции

Четверть века назад под Сосьвой машинисты Свердловской магистрали совершили подвиг, остановив неуправляемый тепловоз

Рудольф ГРАШИН

25 лет назад, 6 октября 1996 года, машинист локомотивного депо Егоршино Свердловской железной дороги *Евгений Парчинский* и его помощник *Юрий Задворных* предотвратили страшную катастрофу – столкновение пассажирского поезда с двигавшимся ему навстречу на большой скорости маневровым локомотивом. За свой поступок Евгений Парчинский, единственный из железнодорожников страны, был удостоен звания Героя Российской Федерации, Юрия Задворных наградили орденом Мужества.

АЛЕКСЕЙ КУНИЛОВ

Со станции Алапаевск в такой же осенний день машинист Парчинский и его помощник Задворных отправились в свой самый важный рейс в жизни

Династия железнодорожников

На железной дороге действия машинистов расписаны инструкциями и приказами, казалось бы, на все случаи жизни. Но в этой истории локомотивная бригада действовала вопреки ведомственным циркулярам, пойдя на риск, тем не менее их поступок был признан единственно верным в данной ситуации. Об этом написано много статей, сняты фильмы, но даже четверть века спустя в беседах с теми, кто оказался вовлечён в те события, появляются новые подробности. К сожалению, уже нет в живых главного героя той истории – машиниста Евгения Парчинского, он умер 30 августа 2012 года на 67-м году жизни. Эта история о том, что жизнь в любой момент может преподнести нам испытание. И тогда всё будет зависеть от принятого нами решения. Оно не может быть случайным и предопределено тем, что мы в себе несём, – нашим опытом, нашей совестью. Так, наверное, было и у Парчинского.

– Фамилия Парчинских – с Могилёвщины, из Белоруссии, – говорит вдова ***Лилия Парчинская***. – У Евгения Николаевича и отец, и дед были железнодорожниками. Отца звали ***Николай Михайлович***, он работал на паровозах, 13 лет был начальником локомотивного депо Егоршино. Евгений пошёл по их стопам, в 16 лет у него уже была трудовая книжка; учась в Алапаевском железнодорожном техникуме, проходил практику слесарем по ремонту подвижного состава в Серове.

с 1969 года Евгений Парчинский – помощник машиниста, с 1973 года уже самостоятельно водит поезда. В 1974 году у семьи Парчинских появился первенец – сын Сергей, и семья прочно обосновалась в Алапаевске, где жили родители Евгения Николаевича. На участках дороги от Алапаевска нет электротяги, там работают тепловозы. Евгений Парчинский, будучи машинистом тепловоза, водил грузовые составы, пассажирский поезд в Серов, в 90-е годы – пригородный поезд Алапаевск – Сосьва-Новая. На этом маршруте работал вместе с помощником Юрием Задворных.

Над Сосьвой безоблачное небо

– Мне с ним прекрасно работалось, – говорит Юрий Задворных, – Он любил дисциплину, и я люблю дисциплину, мне не надо было пальцем тыкать – здесь убрать, там убрать. Мы без слов понимали друг друга. И что в нём мне особенно нравилось, в нестандартных ситуациях он никогда не перекладывал ответственность на помощника, всё брал на себя.

Так случилось и в тот памятный день, 6 октября 1996 года.

– Погода стояла отличная, небо чистое, голубое, настроение хорошее. У кого-то в таких случаях бывает предчувствие надвигающейся беды, ничего подобного у меня не было, – вспоминает тот день Юрий Задворных.

Около 8 утра поезд выехал из Алапаевска, примерно в 11 часов прибыл в Сосьву. Через полчаса бригаде предстоял обратный путь в Алапаевск. Со станции Сосьва-Новая вышли по расписанию, в 11:28. Через 16 минут была первая остановка – 97-й километр.

– Мы на 97-м километре посадили пассажиров, проехали по мосту через реку Сосьву. Только проехали мост – вызов по рации, дежурная по станции Усть-Берёзовка несколько раз буквально выкрикивала «Шесть шестьсот восьмидесятый, шесть шестьсот восьмидесятый!» Мы ей отвечали, а она нас не слышала. Но по голосу дежурной было ясно: она в шоковом состоянии, и что-то случилось, – говорит Юрий Задворных.

Дежурная по станции Усть-Берёзовка ***Алевтина Занкина***, увидев промчавшийся мимо на бешеной скорости тепловоз без машиниста в кабине, пыталась предупредить Парчинского, но из-за плохой связи не слышала его ответа. Но потом, как вспоминает Юрий Задворных, в эфир прорвался голос диспетчера Егоршинского отделения дороги ***Марины Сваловой,*** и она сообщила локомотивной бригаде, что на пригородный поезд движется локомотив. Участок однопутный и было очевидно, что крушения не избежать. От момента получения сообщения и до столкновения прошло восемь минут. Но этот промежуток времени для двух людей в кабине тепловоза по своим эмоциям и событиям оказался спрессован до предела.

«Будем ловить»

– Первое, что мы испытали, – удивление, такого не может быть! – говорит Юрий Задворных. – Но раздумывать было некогда, остановили состав, отцепили вагоны, закрепили их и поехали навстречу тепловозу. Мы уже действовали не по инструкции: я должен был остаться с вагонами, а машинист один ехать навстречу двигающемуся локомотиву, увидев препятствие – остановиться, закрепить тепловоз, заглушить дизель и, покинув кабину, отойти на безопасное расстояние. Сделай мы так – был бы страшный удар. А у нас на тепловозе – два топливных бака, по одному в каждой секции, в каждый входит тонн 8 соляры, да на тээмке (*маневровый тепловоз – ТЭМ2. **– Прим. автора***) – под 6 тонн. Тут было бы такое кострище!

Локомотивной бригаде помогли проводники вагонов: стали выводить в лес на безопасное от дороги расстояние пассажиров – это помогло сэкономить время. У машиниста созрел план, своему помощнику он сказал: «Будем ловить» и направил свой локомотив навстречу движущемуся тепловозу. Предполагалось, что сблизившись с ним на минимальное возможное расстояние, машинист даст обратный ход и таким образом «поймает» на себя неуправляемый тепловоз. В этом случае удар от столкновения двух локомотивов, двигающихся в одном направлении, был бы не столь силён. Этот манёвр не был прописан ни в одной инструкции.

– Но похожие истории Евгений Николаевич слышал от отца, – вспоминает Лилия Парчинская. – Правда, так машинисты «ловили» не локомотивы, а вагоны: выезжали навстречу им, набирали обратный ход и когда те их догоняли – цепляли и тормозили. Видимо, это запомнилось, поэтому и родилось такое решение. Но никто до него, ни после не пытался останавливать таким образом на ходу локомотив.

Решение рискованное: вместо того, чтобы оставить локомотив и убежать в лес, машинист и его помощник остались на тепловозе. Для справки: тепловоз 2ТЭ116 двухсекционный, в каждой секции – своя кабина. Принимали удар машинисты, находясь в кабине, в которую должна была врезаться многотонная махина.

– Он всегда действовал нестандартно, – вспоминает работавший в те годы машинистом-инструктором локомотивного депо Егоршино ***Александр Сулицин***. – В этой ситуации это было оправданно, я считаю, он поступил правильно. Конечно, он не думал ни а каких звёздах Героя. Он действовал по обстановке.

Потом в многочисленных публикациях говорилось, что таким образом Парчинский пытался избежать большой техногенной катастрофы: в этом месте через железную дорогу как раз проходит нефтепровод. Но в той ситуации, как вспоминал Юрий Задворных, о нефтепроводе они не думали, хотелось просто сохранить закреплённый за локомотивной бригадой тепловоз, который только что вышел с капитального ремонта. Но они не ожидали, что у маневрового тепловоза будет столь высокая скорость. Это станет ещё одной неприятной неожиданностью в тот день для Парчинского и его помощника.

«Живой!»

– Мы выехали на горку, а он из кривой в горку поднимается – дым из трубы валит, сцепка ходуном ходит, тогда мы поняли, что летит он на большой скорости, – говорит Юрий Задворных. – Сразу остановка, я выскочил, поставил башмак и обратно в локомотив. Уже было понятно, что никакой башмак не удержит его, но у нас же инструкция! Мы начали в обратную сторону развивать скорость, но сразу же не разогнаться. Тот нас догоняет. Башмак только звякнул и в нас улетел. Я говорю шефу: «Сзади переезд». Он пару позиций на контроллере сбросил. Поэтому у нас скорость была не более 50 километров в час, когда нас догнал маневровый…

Как позже выяснится, неуправляемый локомотив шёл со скоростью около 120 километров в час. За мгновение до столкновения машинист Парчинский выключил топливный насос, сбросил контроллер, тем самым заглушив двигатель, а сам интуитивно бросился в дизельный проход. Это его спасло: пульт, за которым он сидел, от столкновения смяло. Правда, от удара сорвало с петель и дверь в дизельное отделение, она сильно ударила его по спине. У помощника машиниста была повреждена нога. Очнувшись, Парчинский крикнул: «Юра, ты живой?» Тот ответил: «Живой!» Вроде целы. Первым делом помощник пошёл посмотреть, что случилось с машинистом тепловоза, что столкнулся с ними. Каково же было их удивление, когда кабина оказалась закрытой, в ней никого не оказалось, а контроллер пульта управления был зафиксирован на самой верхней, восьмой позиции.

– Мы отцепили вторую секцию тепловоза и своим ходом, после разрешения дежурного по станции, осадили поезд обратно в Сосьву. Я на переднем вагоне, Евгений Николаевич – на тепловозной секции, – подытожил Юрий Владимирович.

Кстати, у него была возможность и даже обязанность покинуть тепловоз, оставить машиниста одного, но он этого не сделал.

– Разве мог я его бросить? – недоумевал он. – Когда ставил башмак для приближающегося тепловоза, он крикнул мне: «Покинь кабину!» Я его не послушал и остался.

Жена машиниста

В то время сотовые телефоны не были в ходу у простых людей, и жена машиниста Парчинского только через сутки узнала о случившемся крушении.

– Он должен был вернуться из поездки часов в 10–11 вечера, – вспоминает Лилия Парчинская. – Я жду, а его нет. Позвонила дежурному по депо, тот сказал: что-то случилось с тепловозом. Я успокоилась. Прихожу утром на работу, была бухгалтером в дистанции пути, вбегает главный механик, спрашивает: «Лилия Михайловна, как там Евгений?» Я ему: «А что случилось?» Он только тогда понял, что мне ничего не известно об аварии. Когда я услышала подробности, узнала, что произошло столкновение, мне стало плохо – зашла в свой кабинет, закрылась, у меня была истерика. Мне в дверь колотят – а я не могу открыть. Только во втором часу дня он мне позвонил и сказал, что всё хорошо. Сказал, что связи не было, 300 метров пути было разворочено и они не могли вернуться. Они почти сутки сидели в уцелевшей секции тепловоза, всем было не до них. Только к вечеру другого дня вернулся домой. Когда он разделся, и я глянула на его спину – обомлела: она вся была буквально алая.

Обида на всех

Но как же маневровый тепловоз оказался на перегоне? На другой день после столкновения в Министерство путей сообщения ушла телеграмма за подписью начальника Свердловской железной дороги ***Бориса Колесникова***, её тогда цитировали СМИ.

«06.10.96 года в 11 часов 25 минут с подъездного пути «Ураллес» в результате умышленных преступных действий неизвестного лица приведён в движение тепловоз ветвевладельца ТЭМ2–595 (уточнение: ТЭМ2 УМ-595), который, взрезав стрелку №7, вышел на первый путь станции Предтурье Егоршинского отделения Свердловской железной дороги. Проследовав станцию Предтурье, перегон Предтурье – Усть-Берёзовка, станцию Усть-Берёзовка, неуправляемый локомотив вышел навстречу пригородному поезду №6680 под управлением машиниста Е.Н. Парчинского и помощника Ю.В. Задворных (уточнение: на магистральном тепловозе 2ТЭ116–349)».

Расследование быстро вышло на след злоумышленника, им оказался помощник машиниста дрезины Алапаевской дистанции пути ***Владимир Фарафонтов.*** Как выяснило следствие, свой поступок тот объяснил тем, что был обижен за то, что не получил должность машиниста. Поэтому решил отомстить, сразу всем. Он хорошо знал, как управляется тепловоз: завёл дизель, выставил ручку хода на максимум, разогнал машину, вышел из кабины, запер дверь и спрыгнул на ходу. Позднее его судили, на суде, по словам Юрия Задворных, тот предстал жалким и потерянным.

– Даже появилась какая-то жалость к этому человеку, – сказал он.

Медные трубы

А впереди героев ждали награды. Хотя не сразу их действия признали правильными, уж очень много они нарушили всевозможных инструкций и предписаний. 9 апреля 1997 года Евгению Николаевичу Парчинскому было присвоено звание Героя России. Золотую звезду ему вручал в Кремле Президент РФ ***Борис Ельцин***. Юрий Владимирович Задворных был награждён орденом Мужества.

Евгений Парчинский проработал на тепловозах до февраля 2001 года, уйдя на пенсию по льготному списку в 55 лет, общий стаж его работы машинистом составил почти 30 лет. В том же году переехал в Екатеринбург, где семья получила квартиру. Умер 30 августа 2012 года, похоронен на Михайловском кладбище города Алапаевска.

Помощник машиниста Юрий Задворных ушёл на пенсию в 2013 году. Кстати, в 1996 году он сдал на права машиниста, в ту памятную поездку отправился, имея право уже самостоятельно управлять тепловозом, так что в кабине локомотива были фактически два машиниста. Сейчас живёт в Алапаевске.

Подготовлено в соответствии с критериями, утверждёнными приказом Департамента информационной политики Свердловской области от 09.01.2018 №1 «Об утверждении критериев отнесения информационных материалов, публикуемых государственными учреждениями Свердловской области, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Департамент информационной политики Свердловской области, к социально значимой информации».

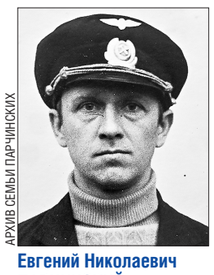
АРХИВ СЕМЬИ ПАРЧИНСКИХ

Во время награждения Евгений Парчинский поблагодарил Бориса Ельцина за награду от имени всех земляков-железнодорожников

АРХИВ СЕМЬИ ПАРЧИНСКИХ

Евгений Парчинский и Юрий Задворных возле своего тепловоза. В столкновении побывал тепловоз такой же марки, но под номером 349

ДОСЬЕ «ОГ»


АРХИВ СЕМЬИ ПАРЧИНСКИХ

Евгений Николаевич ПАРЧИНСКИЙ

- Родился 15 февраля 1946 года в Серове, в семье железнодорожников.
- Учился в школах Артёмовского и Алапаевска.
- В 1964 году окончил Алапаевский техникум промышленного железнодорожного транспорта.
- С 1965 по 1968 год служил в Советской Армии.
- С 1969 года – помощник машиниста, с 1973-го – машинист тепловоза.
- Был женат, двое детей. Супруга – Лилия Михайловна Парчинская.
- Умер 30 августа 2012 года.

25 лет спустя

Спустя четверть века после подвига Евгения Парчинского создаётся впечатление, что его начинают забывать. В музее Свердловской железной дороги ему посвящено лишь одно фото, да муляж золотой звезды Героя России. Сотрудники говорят, что большая выставка, посвящённая герою-машинисту, была в 2017 году, в этом не планировали. Несмотря на то, что он единственный из железнодорожников Герой России, его имя не увековечено ни в названиях улиц, ни учебных заведений, где он учился, ни предприятий.

Память о нём хранит его вдова – Лилия Михайловна. Его комната остаётся всё в том же виде, как была при нём. Здесь много часов, наверное, сотни. Под конец жизни Евгений Парчинский увлекся ремонтом механических часов – все полки в этой комнате заставлены ими.

Его помощник Юрий Задворных за эти годы поменял машину: тогда у него был «Москвич-403», на котором он отъездил 17 лет. Сейчас у него тоже раритетный ВАЗ-2105. За рулём «пятёрки» он уже 14 лет.

– Я радуюсь жизни, живу на позитиве, у нас с женой дочь и две внучки, – говорит он. – Хотя уже восемь лет, как на пенсии, но продолжает сниться работа: то башмак забудешь под локомотив положить, то тепловоз свой ищешь, а вот то столкновение – ни разу не снилось.

ГАЛИНА СОЛОВЬЕВА

Механические часы – последнее увлечение Евгения Парчинского

АЛЕКСЕЙ КУНИЛОВ

Юрий Задворных очень любит свою «пятёрку», на ней – и по грибы, и на рыбалку