

Позитивная идея – залог успеха!

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

№ 1
МАРТ 2021



СВОБОДНАЯ ТРИБУНА
ПРЕДЛОЖЕНИЙ И ДОСТИЖЕНИЙ



Руководители, специалисты и работники Московского тормозного завода ТРАНСМАШ свято чтут память о героях-предшественниках, шагнувших из цехов завода на защиту Отечества в «сороковые-роковые»

СТАРТ ДАЕТ ТРАНСМАШ

В первом номере новой газеты большое место займут материалы о Московском тормозном заводе – одном из лучших предприятий железнодорожной отрасли СССР-РОССИИ. АО МТЗ ТРАНСМАШ отметит в ноябре 2021 года столетний юбилей! Об этом событии мы планируем рассказать в свое время, а пока вкратце представим хронику пути замечательного коллектива, расскажем о славных делах и людях завода, принявших и достойно продолжающих трудовую эстафету от прежних поколений заводчан.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

В добрый час!

«Состав» принимает эстафету от «Вагонника».

Новая газета «Подвижной состав» (далее «ПС») предназначена стать трибуной актуальной информации и позитивного партнерства для предприятий ж/д отрасли различных форм собственности. Это могут быть заводы, компании, вагонные, локомотивные и пассажирские депо, собственники вагонов и другие железнодорожные фирмы.

Газета организуется не на пустом месте. С марта 2010 года по инициативе начальника Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов Н.А. Бочкарева до декабря 2020 года выпускалась ежемесячная газета «Вагонник-Ремонтник» («ВР»). Главным редактором и основным исполнителем всех номеров был ваш покорный слуга – автор этой колонки. Рыночные условия последних лет привели к тому, что новые руководители трех ВРК, созданных на базе ЦДРВ с 1 июля 2011 года, прекратили участие в выпуске газеты через Издательский дом «Гудок», хотя коллективы 120 депо с интересом ждали и читали каждый новый номер «ВР».

Одиннадцатилетний опыт подсказал мне, что ж/д газета имеет право на дальнейшую

жизнь в новом формате. И может быть весьма полезна для ее участников в номерах 2021 года. Вот только некоторые темы, планируемые в газете «ПС»: крупные (юбилейные) мероприятия конкретных предприятий и фирм; очерки, статьи или интервью с руководителями предприятий о делах и людях коллективов; материалы о профессионалах экстра-класса – рационализаторах, наставниках, бригадирах, трудовых династиях, мастерах производственных участков; социальная, культурная, спортивная жизнь коллективов. И так далее. Разумеется, возможен и заказ публикаций на ту или иную тему по инициативе заказчика.

Выпуск новой газеты активно поддерживает Николай Бочкарев, давший согласие быть председателем редакционного совета «ПС». Этому видному железнодорожнику посвящена 5-я страница первого, пилотного выпуска «Подвижного состава».

Информацию для потенциальных участников газеты «ПС» смотрите в конце 8-й стр.

Главный редактор «ПС»
Владимир Попов

ФОТОФАКТ



Множество трудовых и спортивных призов хранится на стендах парадного вестибюля и в залах музея Московского тормозного завода ТРАНСМАШ. Коллектив гордится достижениями своих работников всех поколений.

ХРОНИКА ВЕКА АО МТЗ ТРАНСМАШ

- АО МТЗ ТРАНСМАШ (Московский тормозной завод) в течение ста лет разрабатывает и производит тормозные системы для железнодорожного подвижного состава и метрополитена, учитывающие различные условия работы железных дорог нашей огромной страны.
- 17 ноября 1921 года был дан старт производству первых отечественных тормозных приборов для железнодорожного транспорта. Московский завод выдержал в этой новой для России отрасли конкуренцию с такими крупными лидерами, как американский завод «Вестингауз» и немецкий «Кунце-Кнорр».
- Рождение отечественного тормозостроения неразрывно связано с именами выдающихся конструкторов Ф.П. Казанцева и И.К. Матросова. Коллектив завода, воплощая идеи основоположников отечественного тормозостроения в практику, создал целую гамму новых приборов для железных дорог и метрополитена. Среди них воздухораспределители, краны машинистов и многие другие.

Продолжение на стр. 2–3 >>>

ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИЯМ

В ноябре 2021 года АО МТЗ ТРАНСМАШ (Московский тормозной завод) отметит свое столетие. О некоторых достижениях последних десятилетий и сегодняшней деятельности старейшего машиностроительного предприятия г. Москвы редакция «ПС» попросила рассказать руководителей и специалистов завода. Продолжение бесед на стр. 3–4.

В огромной Москве давно перестали действовать многие гиганты машиностроения, начиная с ЗИЛа и АЗЛК («Москвич»). МТЗ ТРАНСМАШ сегодня развивается, что называется, в ногу со временем, а в ряде отдельных «номинаций» – и впереди планеты всей.

Оглядываясь в историю, прежде всего подчеркнем решающую роль в сохранении предприятия на рубеже веков **Анатолия Андреевича Егоренкова**. Этот профессионал железнодорожной отрасли работал на заводе 64 года, а с 1982 по 2008 год был его генеральным директором. А.А. Егоренков – академик Академии железнодорожного транспорта РФ, которому принадлежит свыше 70 изобретений. Заслуженный машиностроитель и почетный железнодорожник РФ сумел не только сохранить коллектив, технику и все сооружения предприятия, начиная с исторического здания XIX века, но и не дал затормозить развитие завода и в сложные 90-е, и в начале двадцать первого столетия. Дстойной наградой всей деятельности Анатолия Андреевича стало лауреатство в Национальной премии «Россиянин года – 2005», в номинации «Гордость России».

С 2008 года заводом руководит генеральный директор АО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Анатольевич Егоренков.

– Николай Анатольевич, какие традиции вы сохраняете? Что считаете главным в деятельности АО МТЗ ТРАНСМАШ?

– Если говорить о производстве, то здесь у нас традиции незыблемы: постоянное развитие и адекватные ответы на вызовы времени. Их немало. Увеличиваются объемы железнодорожных перевозок. Растут скорости подвижного состава. Все это требует постоянного обновления и своевременной модернизации тормозных систем. Чем мы постоянно и занимаемся. Следуя традициям советской эпохи и постсоветских десятилетий, мы ценим и сохраняем прежде всего профессиональные кадры. В наших цехах опытные слесари, токари, фрезеровщики работают десятилетиями. Мастерами, начальниками цехов с годами становятся профессионалы, которые начинали учениками слесаря или токаря. У нас в почете семейственность, когда рядом трудятся отцы, матери и их дети. Такие династии украшают коллектив, вносят существенную лепту в общие успехи предприятия. Всех перечислить сложно, но назову несколько фамилий, представители которых трудились и в прошлом веке, и в нынешнем, это семьи Копотевых, Кудрявцевых, Медведевых, Шумкиных, Моревых, Трошиных, Лозневых и многие другие.

Если говорить о научно-технической составляющей, то и здесь традиции прочны. Мы регулярно проводим конференции, где авто-



Генеральный директор АО МТЗ ТРАНСМАШ Николай Егоренков



Профессионалы АО МТЗ ТРАНСМАШ с помощью современного оборудования испытывают и запускают в серию новые приборы для тормозных систем

ры перспективных идей делятся с коллегами своими творческими поисками. Наши рабочие ежегодно участвуют в конкурсах «Московские мастера» и занимают призовые места.

– Николай Анатольевич, читая в Интернете и других источниках материалы о славной деятельности вашего предприятия, я узнал, что в отрасли тормозостроения завод давно занимает лидирующие позиции. В 2014 году ваш завод был серебряным призером, а в 2019 году победил в номинации «Компоненты для подвижного состава и инфраструктуры» ежегодного конкурса ОАО «РЖД» на лучшее качество подвижного состава и инфраструктуры. Как достигаются подобные успехи?

– Любый успех – это итог коллективных усилий высокопрофессиональных специалистов и работников на производственных участках. У нашего предприятия действительно большая славная история. И важно, что мы никогда не стоим на месте, не довольствуемся достигнутыми результатами. Если говорить о последних двадцати годах, то отмечу, что сертифицированная система качества ISO:9001



В отделе главного технолога АО МТЗ ТРАНСМАШ дружно и творчески трудятся специалисты разных поколений



у нас появилась в 2002 году. Систему IRIS мы сертифицировали вторыми в России в 2011 году. И в 2018-м сертифицировались по системе ISO:22163, пришедшей на замену IRIS.

– Меня очень впечатлила цифра – более 240 новых приборов для тормозных систем разработали ваши конструкторы и специалисты за последние 20 лет. В начале пути МТЗ вектор изобретательства задавали два талантливых конструктора Ф.П. Казанцев и И.К. Матросов. Наверное, и в XXI веке среди конструкторов есть свои лидеры?

– Разумеется, вы имеете возможность познакомиться и поговорить сегодня с двумя руководителями конструкторского отдела – это Павел Тагиев и Сергей Популовский, а также и с другими работниками завода. А я отмечу еще несколько значительных моментов в нашей работе. В начале XXI века ОАО «РЖД» поставило задачу – создать новые отечественные локомотивы с повышенной тягой для поездов в 100 вагонов и более, весом от 9 тыс. тонн, в перспективе – до 18 тыс. Наш завод разработал для таких длинносоставных

грузовых поездов системы управления тормозами РУТП.230, РУТП.130 и РУТП.395. Среди заметных достижений уже второго десятилетия – разработка нашими конструкторами новой тормозной системы для скоростных «Ласточек». Нашими тормозами оснащены и новые вагоны Московского и других метрополитенов, включая зарубежные. Сегодня наше стратегическое направление – широкое применение электроники и микропроцессорной техники в современных тормозных системах. Список решенных и решаемых задач можно долго продолжать. Наши изобретения и технические новинки пользуются спросом во всех регионах России и во многих странах.

Если говорить о ближайших перспективах, то сейчас идет разработка нашими конструкторами тормозных систем для грузовых платформ скоростью до 160 км/ч.

Отрадно, что последние разработки предприятия, которые постоянно экспонируются на выставках в Берлине (INNOTRANS) и в России (Международный железнодорожный салон Щербинке), вызывают неподдельный интерес специалистов и посетителей.

ХРОНИКА ВЕКА АО МТЗ ТРАНСМАШ

- В 1931 году коллегия Наркомата путей сообщения приняла тормоз Матросова в качестве типового для железных дорог СССР, а благодаря ударной работе коллектива тормозного завода уже к 1935 году на автоматическое торможение были переведены все грузовые поезда страны. К началу второй пятилетки завод стал одним из важнейших предприятий транспортного машиностроения.
- К началу Великой Отечественной войны на заводе был накоплен богатый производственный опыт, что позволило в кратчайшие

сроки переориентировать предприятие на выпуск военной продукции, необходимой фронту. В частности, было организовано производство снарядов и мин, боеприпасов и узлов зенитных установок, налажен выпуск деталей для легендарных «катюш».

- Объемы перевозок военного времени требовали круглогодичной работы коллектива. На фронтах Великой Отечественной сражались 250 заводчан, их заменили у станков женщины и подростки. Санитарные поезда, оборудованные новым воздухо-

распределителем, выпущенным МТЗ, повысили плавность торможения, что позволило значительно увеличить длину состава и спасти больше человеческих жизней.

- За первую послевоенную пятилетку (1946–1950) объем производства увеличился почти в три раза. Выпуск продукции в 1949 году в 1,9 раза превысил показатель 1940 года. Производство воздухораспределителей возросло в 7 раз.
- В послевоенные годы в связи с началом электрификации отече-

ственных железных дорог заводом был налажен выпуск электропневматических тормозов для электропоездов, а с конца 50-х предприятие приступило к производству электропневматических тормозов для пассажирских поездов с локомотивной тягой, что существенно повысило безопасность движения.

- В 1951 году на базе КБ МТЗ по постановлению Совета министров СССР создается Специальное конструкторское бюро тормозостроения (СКБТ). В 1950-х годах создано более 20 новых прибо-

ров, внедрено в производство эффективное транспортное электрооборудование, для метрополитена разработан и запущен в серию воздухораспределитель типа 337, значительно увеличивший скорость и пропускную способность метрополитена.

- В 1960-х технологическая модернизация завода и новая линейка выпускаемой продукции позволили значительно увеличить эффективность производства и выполнить высокие планы семилетки (1959–1965) раньше на

ЮБИЛЕЙ СКБТ

В январе 2021 года Специальное конструкторское бюро тормозостроения (СКБТ АО МТЗ ТРАНСМАШ) отметило 70-летний юбилей.

Конструкторский отдел существовал на Московском тормозном заводе начиная с 20-х годов. Новые поколения конструкторов постоянно совершенствовали первые тормозные системы, созданные тогда по идеям Ф. Казанцева и И. Матросова. Но вот 11 января 1951 года вышло постановление Совета министров СССР, подписанное И. Сталиным, которое предписывало «организовать на базе существующего конструкторского бюро Московского тормозного завода Специальное конструкторское бюро по тормозостроению (СКБТ)». Существенно были увеличены штаты и расширены возможности конструкторского подразделения МТЗ. Этого требовало время, стремительно развивающаяся железнодорожная отрасль и растущая сеть московского метро. Сегодня в штате СКБТ работают порядка 80 специалистов, которые создают новые тормозные системы для всех видов подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена.

В настоящее время СКБТ возглавляет генеральный конструктор МТЗ заслуженный конструктор России **Сергей Чуев**. О современном этапе работы конструкторского бюро нашей газете рассказал его первый заместитель **Павел Тагиев**, который в январе 2021 года был удостоен московским правительством звания «Почетный изобретатель г. Москвы». К разговору также подключился заместитель генерального конструктора по микропроцессорной технике и электронике **Сергей Популовский**.

– Павел Михайлович, поздравляю с высоким званием. За что получили награду от мэра Москвы?

– Думаю, что главным аргументом послужили наши новые тормозные



Павел Тагиев

системы для электропоездов «Ласточка», уже пять лет перевозящих москвичей по МЦК – Московскому центральному кольцу. Мне довелось плотно заниматься этим проектом. Прежде на «Ласточках» стояли тормоза фирмы Knorr-Bremse, но вопрос с импортозамещением назрел и требовал решения. АО МТЗ ТРАНСМАШ по заказу ООО «Уральские локомотивы» в ударном темпе решило эту проблему. Мы сумели за 8 месяцев разработать, испытать и начать серийный выпуск тормозных систем для комфортабельных пассажирских «Ласточек». Две комиссии ОАО «РЖД» основательно и придирчиво принимали нашу работу, в результате без серьезных замечаний подписали акты приемки. Небольшой штрих: наши тормозные системы работают в температурном диапазоне от –50 до +60 градусов и имеют расширенную диагностику.

– Москва для вас родной город?

– Совсем нет. Приехал сюда из города Печоры, где родился и вырос. Вообще я железнодорожник в третьем поколении. Дед жил в Киеве на Крещатике, был машинистом паровоза. В войну его направили сначала в



В центре группы – заместитель генерального конструктора Сергей Популовский

Казахстан, потом на север в Печору. Отец тоже был машинистом, я не раз ездил мальчишкой в кабине машиниста до Инты, когда и получил первое представление о тормозных приборах. В дальнейшем отец работал заместителем начальника и главным инженером локомотивного депо, где я тоже не раз бывал. Московский институт инженеров транспорта я окончил в 2001 году, поехал сначала на родину, но через год перебрался в столицу. В МИИТе подсказали, что сейчас МТЗ ТРАНСМАШ приглашает их выпускников, так я и пришел сюда 19 лет назад. Судьба! В первые годы мне поручили заниматься тормозными системами метрополитена и рельсовых автобусов. В 2006 году, мне было 29 лет, даже удостоили награды Геральдической палаты «Профессионал России». (С улыбкой.) Так что теперь всю оставшуюся жизнь придется оправдывать это высокое звание.

– Сергей Алексеевич, а вы какими путями попали в СКБТ?

– Уже вполне зрелым, 48-летним мужчиной, в 2003 году устроился на МТЗ ТРАНСМАШ программистом. Удачно оказалось, что вовремя пришел. Как раз начиналась работа по

внедрению электронного оборудования для тормозных систем. В электронике я разобрался, вскоре назначили руководителем группы, потом заместителем начальника отдела, постепенно и до нынешней должности дорос. За микропроцессорной техникой и электроникой – большое будущее в различных областях, в том числе и в наших тормозных системах. Сейчас участвуем в оснащении электроникой тормозов для новой платформы 111Н. На ней скоростные грузовые поезда будут перевозить контейнеры из Японии, Китая и других восточных стран в западные регионы России и дальше в Европу по проекту «Восток – Запад». Тут важно, чтобы наша чуткая электроника улавливала малейшие неисправности тормозов заблаговременно, до реальной опасности, и сигналила об этом. Так что в обозримом будущем на мой век работы хватит, интересной работы, что для меня в жизни – главная награда.

– Отличная формула, Сергей Алексеевич. С двумя замами генерального конструктора мне повезло познакомиться, а вот с рядовым конструктором не довелось. Но видел на Доске поче-

та МТЗ вашего молодого коллегу Андрея Маслова. Что о нем могут сказать руководители? Павел Михайлович, начнете?

– С удовольствием. Очень грамотный специалист, руководитель группы тормозных систем вагонов. Одна из последних разработок его группы – тормозная система для двухэтажного пассажирского вагона с пневмоподвешиванием. Сейчас группа работает над созданием тормозных систем, соответствующих требованиям европейских стандартов.

– Как раз его группа участвует и в разработке инновационного оборудования для скоростных вагонов-платформ по проекту «Восток – Запад» для контейнерных перевозок со скоростью 160 км/ч, – добавил С.А. Популовский.

О других замечательных конструкторах, надеюсь, продолжим рассказ в следующих публикациях. А пока любознательные читатели могут увидеть творческие лица замечательных работников СКБТ всех поколений на фотографиях, сделанных по случаю совсем недавнего 70-летнего юбилея Специального конструкторского бюро тормозостроения АО МТЗ ТРАНСМАШ.



В центре группы – заместитель генерального конструктора Андрей Белошевич



В центре группы – заместитель генерального конструктора Сергей Тимков



Умные, красивые и творческие специалисты СКБТ

полгода. Во второй половине 60-х темпы ежегодного роста производства составляли более 6%, производительность труда увеличивалась почти на 10% в год.

- В начале 70-х коллективом предприятия разработаны и внедрены в эксплуатацию новые тормозные системы для первых отечественных скоростных поездов РТ и ЭР200. В 1971–1974 годах построен и введен в строй Белевский завод в Тульской области.
- В 70-х годах создан целый ряд новых приборов, и среди них

воздухораспределитель 483 для грузовых вагонов, благодаря которому стало возможным водить тяжеловесные составы свыше 42 тыс. тонн. Прибор выгодно отличался от зарубежных аналогов не только простотой конструктивного решения, но и работоспособностью в диапазоне температур от +60° до –60° и скоростью распространения тормозной волны до 300 м/с.

- В 80-х годах для улучшения управления тормозной системой поездов метрополитена был разработан, испытан и внедрен в

производство кран машиниста типа 013. В сложные перестроенные времена в цехах предприятия продолжалась работа по освоению новых приборов.

- В 1990 годах завод прочно сохраняет лучшие трудовые и социальные традиции советских времен. В этом десятилетии началось широкое внедрение компьютерной техники в управление и организацию производства.
- Конструкторами завода в последнее десятилетие XX века разработано более 70 новых

образцов тормозных приборов. Создана тормозная система для поездов нового поколения «Яуза».

- В апреле 1993 года создано Акционерное общество открытого типа «Трансмаш».
- В первом десятилетии XXI века завод переживает научно-технический подъем. В эти годы разработан унифицированный комплекс тормозного оборудования для грузового локомотива, включающий кран машиниста 130 и кран вспомогательного тормоза 224 с дистанционным управле-

нием, создается тормозная система для вагонов метро «Русич».

- Благодаря высокому техническому уровню, безупречному качеству и устойчивой надежности своих изделий АО МТЗ ТРАНСМАШ прочно занимает место лидера в области тормозостроения в Российской Федерации. Продукция завода эффективно эксплуатируется более чем в 30 странах мира.
- За последние 20 лет коллективом МТЗ разработано и внедрено в эксплуатацию более 240 новых приборов для железнодорожного транспорта и метрополитена.

ОТ ПРОЕКТА ДО СОСТАВА

О порядке внедрения в эксплуатацию новых тормозных систем рассказал директор по развитию АО МТЗ ТРАНСМАШ Дмитрий ПЕСКОВ.



Виктор Николаевич Семин



– **Дмитрий Александрович, каким был ваш путь к такой серьезной должности, как директор по развитию? Судя по молодому виду, могу предположить, что лет десять – пятнадцать заводского стажа потребовалось?**

– Двадцать один год, – с улыбкой поправляет гостя топ-менеджер завода. Выясняется, что начинал трудиться Дмитрий в опытно-экспериментальном цехе № 7 слесарем. После диплома о высшем образовании работал технологом, заместителем начальника своего 7-го цеха, постепенно дорос и до нынешней руководящей должности.

Поскольку становление профессионала происходило в опытно-экспериментальном цехе, прошу рассказать, как, собственно, в этом цехе и осуществляется процесс реализации – от чертежа конструкторской идеи нового прибора до его практического внедрения в эксплуатацию на том или ином подвижном составе.

Директор по развитию четко обозначил этапы этого процесса. Сначала идея конструктора получает материальное воплощение руками умельцев его бывшего цеха в виде опытного образца. Затем этот образец проходит испыта-

ния в Испытательном центре тормозного оборудования по всем параметрам и ситуациям, которые могут встретиться при реальной эксплуатации. После успешных испытаний новый прибор «экзаменуется» приемочной комиссией с представителями заказчика и ОАО «РЖД». Затем на него необходимо получить сертификат в органе по сертификации Федерального агентства железнодорожного транспорта и только после этого новое изделие (прибор, тормозная система) получает право и возможность установки на подвижной состав.

Дмитрий Александрович приводит примеры недавних разработок, которые завод сейчас поставяет заказчикам. Среди них модули тормозного оборудования на базе унифицированного комплекса тормозного оборудования для различных типов локомотивов, новый тип воздухораспределителя для пассажирских вагонов, электронно-пневматические блоки хвостовых вагонов для тормозных систем тяжеловесных и длиннооставных грузовых поездов, тормозная система вагонов метро «МОСКВА 2020», тормозная система электропоезда «Ласточка». Полным ходом сейчас идет разработка нового тормозного оборудования,

насыщенного электроникой, для скоростных контейнерных платформ по проекту «Восток – Запад».

Прошу собеседника назвать мастера-умельца из его родного экспериментального цеха, которого можно сейчас сфотографировать и показать в первом номере газеты.

– Семин Виктор Николаевич, – без долгих раздумий называет директор по развитию. И поясняет: – Двадцать лет назад Виктор Николаевич был моим наставником, в известной степени им остается и сегодня. Практически вся новая техника, все образцы новых приборов проходят через руки этого универсального мастера.

Из кабинета директора идем с провожатой в опытно-экспериментальный цех, где знакомлюсь с одним из лучших профессионалов завода. Биография Виктора Семина умещается в несколько строк: после трехлетнего обучения в ПТУ была служба в армии, затем пришел на завод, и в его трудовой книжке уже больше 40 лет – одно место работы. Менялись только разряды слесаря – от 2-го после училища до высшего, 6-го. Но за этой внешней простотой огромный труд талантливого умельца, сотни

новых приборов, получивших право эксплуатации в тормозных системах грузовых и пассажирских вагонов, локомотивов, «Ласточек», вагонов метрополитена и электрических машин для ВПК. Выяснилось, что династия Семиных на заводе начинала мама Виктора, а сейчас на заводе трудится и его сын. Алексею Викторовичу Семину 31 год, пришел он на завод после школы. Тоже начинал слесарем, окончив институт, стал программистом, а теперь работает начальником отдела электроники и вычислительной техники. То-есть плотно участвует в воплощении в жизнь электронного оборудования для тормозных систем.

– **Виктор Николаевич, а сколько учеников за 40 лет было у наставника Семина?**

На этот вопрос уникальный профессионал ответить затруднился. Да и кто ж их считал!.. К тому же дело ведь не в формальных цифрах. Любой начинающий слесарь мог подойти к дяде Вите, или Николаичу, с вопросом и получить конкретный, исчерпывающий ответ или совет. И так лет тридцать уж точно. Благородная миссия наставничества, похоже, заложена в самой человеческой природе и доброжелательном характере умельца Семина изначально.

ПРОФСОЮЗ

ШКОЛА СПЛОЧЕНИЯ

Свою активную роль в сплочении коллектива АО МТЗ ТРАНСМАШ профсоюз играл и во времена СССР, и в текущем XXI веке.

Во второй половине XX века профсоюз прочно существовал, и одним из его активных членов смолоду себя проявил Иван Пантохин. Пришел на завод Иван Евдокимович в 1972 году. Стало быть, в следующем году ему предстоит отметить полвека работы на МТЗ. Сам его приход на завод был, казалось, достаточно случайным. Родился и вырос этот лидер заводского профсоюза в городе Гремячинске Пермского края. Окончил среднюю школу и до службы в армии успел поработать в угольной шахте. Демобилизовавшись весной 1972 года, по дороге домой Иван заехал в гости к родственнице, жившей на улице Лесной. А когда шел к метро, увидел стенд у входа на МТЗ, приглашавший молодых людей осваивать рабочие профессии. Сообщая при этом, что желающие могут параллельно учиться в техникуме при заводе и жить в благоустроенном общежитии неподалеку. Что еще нужно молодому парню?



Иван побывал в отделе кадров и вскоре занял место в общежитии, поступил в техникум и начал бодро осваивать рабочие профессии. Начинать учеником токаря, потом несколько лет работал заточником режущего инструмента. После получения диплома техникума работал технологом, начальником бюро в

отделе главного технолога. Опять же параллельно получал высшее образование. Казалось, что впереди новые карьерные ступеньки в цехах или отделах МТЗ, как вдруг... Добросовестное отношение к работе и активная жизненная позиция привели к тому, что однажды по весне 29-летнего Ивана Евдокимовича пригласили на беседу к высокому начальству и... предложили стать начальником заводского пионерского лагеря.

– **Ого, какой поворот судьбы! И вы сразу согласились?**

– Не то чтобы сразу, но, как говорится, «партия велела...». Решил год попробовать. 250 пионеров и 50 взрослых в штате под моим началом...

– **Через год хотелось сбежать? Еще как хотелось, но убедил продолжать, и... задержался**

на 6 лет. Теперь могу сказать, что это была лучшая школа в умении работать с людьми. В результате в 1986 году меня избрали освобожденным председателем заводского профсоюзного комитета. В этом году отмечу 35-летие в этой должности.

Конечно, рассказать сколько-нибудь подробно о безразмерной деятельности профсоюзной организации, насчитывающей без малого тысячу членов профсоюза, в газетной заметке нереально. Остановимся только на некоторых моментах. Не секрет, что в новой России профсоюзы живут без партийного пригляда, давно перестали быть «школой коммунизма», но призваны защищать права трудящихся, отстаивать перед руководством предприятий согласно пунктам Коллективного договора социальные льготы, способствовать сплочению трудовых коллективов и на производстве, и в досуговой жизни. Заниматься оздоровлением работников и членов их семей, не забывать о пенсионерах и так далее. По-разному живут и действуют профсоюзы в крупных акционерных обществах, где-то руководители и главные акционеры предпочитают вообще обходиться без профсоюза.

– **Вы у руля профсоюзной жизни с советских времен. В 1993**

году завод стал акционерным обществом. Сильно изменилась деятельность заводского профсоюза, Иван Евдокимович?

– Если по большому счету, то крупных изменений у нас не произошло. В Коллективном договоре все социальные льготы и выплаты сохранены. Наши работники имеют возможность лечиться и отдыхать по санаторно-курортным путевкам, которые в основном оплачивает завод. На заводе работает медпункт, стоматологический кабинет. Уже 25 лет мы ежегодно возим в Сочи на День машиностроителя 40 работников по их заявлениям. Завод обеспечивает и оплату проезда, и отдых всех участников южного праздника – наших замечательных специалистов и работников всех специальностей. Разумеется, состав праздничных туристов ежегодно меняется. Но уже добрая половина штата завода побывала в этих поездках на курортах Сочи.

– **Прекрасная «вишенка» на профсоюзном «торте». Читал об успехах ваших рабочих в конкурсах «Московские мастера». Кто отличился в последние годы?**

– В этих конкурсах наши слесари, токари и фрезеровщики участвуют с 2001 года. И неизменно входят в число призеров, а часто и побеждают. Назову лишь несколько фамилий.

Слесарь Алексей Дедов участвовал в шести конкурсах, побеждал в 2007, 2012 и 2015 годах и еще три раза был серебряным призером. Фрезеровщик Дмитрий Ляскин тоже участник шести конкурсов, три раза занимал первые места, включая 2017 год. И трижды был призером. Трижды участвовал слесарь Иван Лалаев и по разу занимал одну из трех ступеней пьедестала почета. Токарь Виктор Балута победил в 2016 году, до этого был серебряным призером в 2012-м.

– **И в заключение назовите, пожалуйста, ваших помощников – лучших председателей цеховых комитетов профсоюзов. Наверное, среди них есть и мужчины, и женщины.**

– Совершенно верно. У нас 15 цеховых комитетов профсоюза. Все председатели работают достаточно добросовестно и ответственно. Но среди, скажем так, лучших «долгожителей» на этой хлопотливой общественной должности Людмила Михайловна Копотева (заводуправление), Ирина Валерьевна Рябова (технические отделы), Николай Михайлович Колядов (производство грузовых вагонов), Игорь Борисович Плеханов (ремонтно-механический цех).

Беседовал Владимир Попов

МОСКВИЧ ИЗ ЗАБАЙКАЛЬЯ

Представляем читателям председателя редакционного совета газеты «Подвижной состав» почетного железнодорожника РФ Николая БОЧКАРЕВА.

Николай Алексеевич Бочкарев родился в городе Балее Читинской области (ныне Забайкальского края) 15 июля 1958 года в семье простых балейских тружеников. Николай был старшим сыном (младше – сестра Галина и брат Евгений). Восемь классов Коля окончил в замечательной балейской школе № 5, которая вслед за родителями заложила в парне стойкий лидерский характер, целеустремленность, широту взглядов и интересов. О школе еще скажем. После восьмилетки юный забайкалец решил поступать в железнодорожный техникум, расположенный в городе Свободном Амурской области. Этот первый самостоятельный, свободный выбор определил всю дальнейшую судьбу.

С дипломом техникума Николай начинает работать на железной дороге, затем служит два года сержантом в Пограничных войсках на заставе в Забайкалье. Потом был Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта, обучение в Академии народного хозяйства при Правительстве РФ, защита кандидатской (2004) и докторской (2010) диссертаций. Кроме вуза вся учеба и защиты – без отрыва от плотной работы в отрасли. На руководящих должностях Николай Бочкарев с 28 лет, сначала в структуре Забайкальской железной дороги. В 80-х – начальник пассажирского поезда; начальник ПТО станции Петровский Завод; заместитель начальника вагонного депо Хилок, начальник вагонного депо Могоча. В 90-х – начальник вагонного депо Слюдянка Восточно-Сибирской ЖД. Затем руководил службами вагонного хозяйства Восточно-Сибирской и Северо-Кавказской железных дорог. Последние двадцать лет по призыву руководства ОАО «РЖД» талантливый профессионал живет в Москве. Последовательно руководит Дирекцией заводов по капитальному ремонту и строительству пассажирских вагонов; пассажирским главом МПС РФ; Советом по жд транспорту СНГ; Департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД»; Центральной дирекцией по ремонту грузовых вагонов – филиалом ОАО «РЖД», объединявшей 120 вагонных депо во всех регионах России.

В 2009 году довелось познакомиться с начальником ЦДРВ лично, двум землякам-балейцам, «одношкольникам» по пятой школе просто суждено было найти друг друга в столице во взрослой жизни. Узнав, что я профессиональный литератор и журналист, начальник ЦДРВ, решивший в 2010 году выпускать газету для сорока тысяч своих работников, предложил мне стать ее главным редактором и исполнителем. Что и произошло.

Два слова, на мой взгляд, точно характеризуют личность председателя редсовета газеты «ПС»: Николай Бочкарев – верный человек! «Верный чему?» – спросит любознательный читатель. Прежде всего своей малой родине – городу Балее и всему солнечному Забайкалью. Он верен профессиональной отрасли, которую выбрал в 15 мальчишеских лет, и своим друзьям – коллегам по совместному пути и деятельности. Верен своей



«зеленой фуражке» пограничника и друзьям – защитникам границ Отечества, среди которых генералы Герой Советского Союза **Юрий Бабанский**, **Владимир Борученко** и **Валерий Путов**, бывшие начальники погранзастав, где служил Бочкарев в 1967–1968 годах, **Владимир Бурмин**, **Петр Перепада** и многие другие. Верен единственной на всю жизнь жене Светлане, подарившей ему трех прекрасных сыновей – продолжателей рода. Теперь он и счастливый дед четырех внуков, и их число наверняка вырастет – женитьба младшего сына Андрея, выпускника МГУ им. М.В. Ломоносова, еще впереди.

Особенно ярко проявилась и впечатлила автора этих строк «верная» черта личности на праздновании 60-летия Николая Бочкарева в июле 2018 года, когда мы еще, к счастью, не знали слов «пандемия ковида». Чествовали юбиляра десятки друзей-железнодорожников, многие из которых прилетели издалека. Сердечно поздравляли земляка видные представители Забайкальского землячества в Москве, в том числе председатель правления **Виктор Шкулев**, исполнительный директор **Сергей Федоров**, член правления народный артист РФ **Александр Михайлов**, взявший после официальных слов микрофон и подаривший юбиляру и залу шедевр «По диким степям Забайкалья» и еще несколько песен. Кстати, отметим, что уроженцы Забайкалья любимец миллионов Александр Михайлов и видный издатель Виктор Шкулев около 10 лет назад организовали и почти ежегодно проводят в Чите Забайкальский международный кинофестиваль, куда охотно едут лучшие актеры и актрисы страны. Николай Бочкарев – активный член оргкомитета и участник этого фестиваля. В последние два читинских кинофорума он сопровождал и представлял народных артистов РФ **Валерия Барина** и **Сергея Никоненко** в родном Балее, где им в переполненном зале ДК «Горняк» долго



Николай Бочкарев в городе детства. На встречу пришли друзья, учителя, работники библиотек, ДК «Горняк»

рукоплескали благодарные зрители. На обратном пути Николай Бочкарев непременно заезжал в Нерчинск, где живет его классный руководитель **Лариса Николаевна Шевченко (Туркова)**, чтобы еще раз сказать спасибо за счастливые школьные годы.

На юбилейном вечере и сам юбиляр спел несколько песен на собственные слова. Петь юный Коля Бочкарев начинал с пятого класса в хоре школы № 5, которым руководил удивительный преподаватель биологии, музыкальный самородок Валерий Георгиевич Шевченко. Хор и солисты пятой при этом хуруке занимали первые места на городских смотрах чуть не полвека. Мы с Николаем Бочкаревым побывали в гостях у любимого маэстро лет восемь назад, где нас радушно угощала его супруга Галина Яковлевна, тоже прекрасный педагог Балее. Вполне бодрый Валерий Георгиевич тогда любил на своем стареньком «Урале» с люлькой гонять за 20–30 километров за грибами и ягодами.

И пару слов о другом великом учителе пятой школы, преподавателе физкультуры и тренере Константине Федоровиче Луговцеве, которому благодарны тысячи выпускников за любовь к физкультуре и спорту. В 2010 году исполнялось 100-летие со дня его рождения. На мой клич откликнулись активные выпускники, и мы поставили в том году у школы и на

кладбище два новых памятника любимому учителю. Самый крупный взнос внес Николай Бочкарев. А через пару лет он сумел помочь и всей школе сделать основательный ремонт, преобразивший обветшалую двухэтажку, начавшую принимать учеников еще в 1936 году.

На юбилейном вечере Бочкарев и его гости получили на память буклет, который я подготовил и издал к этому дню. На его страницах Николая Алексеевича в стихах и прозе поздравляли десятки его друзей. Сердечные слова о своем уникальном воспитателе прислала из Нерчинска и Лариса Николаевна. Автор буклета выразил свое отношение к земляку-юбиляру в «Оде на 60-летие Н.А. Бочкарева». Вот небольшой фрагмент.

*В балейской пятой мы выросли,
Учителя – как на подбор!
Маэстро в музыке – Шевченко!
Он создал дивный школьный хор!
Дороги не было железной
В Балее нашем – не беда.
Решил уже подростком Коля
С ж/д связаться навсегда.
Мы знаем путь его блестящий,
Карьерный взлет привел в Москву.
Ученый, практик настоящий,
Не в сказках лидер – наяву!*

*В России знают Бочкарева,
И в СНГ наш друг в чести.
Дай Бог отменного здоровья,
Чтоб долго дружбы свет нести!*

Сегодня, в свои 62, молодой пенсионер Николай Бочкарев по-прежнему бодр, энергичен, трудолюбив на полную катушку. Его крупные железнодорожные проекты серьезно укрепляют вагонную отрасль Узбекистана, интересуются ими и в других странах СНГ. Николай Алексеевич находит время и для активного отдыха, и для друзей, и, конечно, для чудесных, любимых людей – подрастающих внуков. Доброго здоровья и попутного ветра во всех делах, неутомимый земляк! Среди добрых начинаний и пилотный выпуск «Подвижного состава», который состоялся при самом активном участии председателя редакционного совета.

– Николай Алексеевич, два слова для читателей первого номера газеты «ПС».

– Дорогие коллеги-железнодорожники! Очень непросто приходится нашей отрасли в последнее время. Но мы с вами закаленные бойцы, умеем трудиться и добиваться успехов в самых сложных ситуациях. А новая газета «Подвижной состав» всегда готова рассказать о ваших делах, успехах, проектах и достойных людях, которые умеют трудиться и растить себе достойную смену.

**Главный редактор «ПС»
Владимир Попов**



Для юбиляра поет Александр Михайлов



Николай Алексеевич Бочкарев и Лариса Николаевна Шевченко (Туркова)

ЗАЩИТНИКАМ ОТЕЧЕСТВА

В последней декаде февраля, на исходе зимы все мужчины и женщины страны отметили праздничный День защитника Отечества. Возник он сравнительно недавно, но не на пустом месте. С распадом Советского Союза в начале 90-х ушли в историю понятия Красная армия, Советская армия и флот. При этом традиционный для всех мужчин, да и всей страны праздник 23 Февраля мог тоже исчезнуть. Что было бы исторически несправедливо и неправильно. И в новой России в этот день появился новый праздник.

Защитники Отечества, по идее, есть в любой стране. Как официальные – вооруженные силы государства, – так и добровольные патриоты, берущие в руки оружие, если враг перешел границы и захватывает родные города и села. Не будем углубляться в историю, но знаем и помним, как по-разному вели себя защитники в разных странах при появлении врага. Как быстро сдавались фашистским ордам Франция, Румыния, другие страны Европы. И как уже в первые дни и недели Великой Отечественной войны явились миру невиданное мужество и героизм защитников Брестской крепости, Севастополя и других славных мест, где насмерть стояли наши солдаты, моряки, партизаны...

Почти 900 лет назад великий князь новгородский **Александр Невский** произнес вещице слова: «Кто с мечом к нам войдет, от меча и погибнет. На том стояла и стоит русская земля!» Возможно, в оригинале фраза звучала не совсем так, но суть выражена точно. Пытались захватить наши земли и французы с Наполеоном, и Третий рейх Гитлера – результат известен.

По народной, глубинной своей сути День защитника Отечества близок коренному, патриотическому сознанию русского народа. И с годами, думается, он только будет набирать силу. Патриотическое начало прекрасно выражено в поэзии. Двести лет назад в одноименном стихотворении «клетвникам России» гениально ответил Пушкин. В первые дни Великой Отечественной появилась великая



Многолетний генеральный директор АО «ВРК-3» Игорь Волокитин (в центре) вручил награды начальникам лучших депо по итогам года

песня «Вставай, страна огромная», и страна встала на защиту Отечества. Отлично помнят многие поколения россиян уже добрый век и афористическую строку: «Мы мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути!» Известно, что железнодорожная отрасль кроме пассажирского и экономического значения имеет стратегическую, оборонную составляющую. Немцев громили под Москвой в декабре 41-го и отборные сибирские полки, вовремя переброшенные эшелонами по Транссибирской магистрали.

После нападения Германии на СССР 22 июня 1941 года добровольцами на фронт

записывались тысячи и тысячи молодых людей по всей стране. Летом, когда враг приближался к Москве, в народное ополчение вступали москвичи, имеющие отсрочку или бронь. На фронт ушли и погибли молодые, талантливые поэты, студенты Литературного института **Павел Коган** (автор «Бригантины»), **Михаил Кульчицкий**, **Николай Майоров** и другие. Все, кто видел фильм «Летят журавли» по сценарию **Виктора Розова**, помнят сцену, где **Татьяна Самойлова** бросает кулек с печеньем своему любимому, идущему на фронт в колонне ополчения, которого играет **Алексей Баталов**. Розов не придумал этот щемя-

щий эпизод: молодой артист Театра Революции сам шагнул в такой колонне, отказавшись от своего «белого билета». Был тяжело ранен, хромал всю жизнь, не смог выходить на сцену, но стал классиком драматургии XX века. А когда лечился в госпитале, произошла его случайная встреча с другим великим писателем, **Борисом Васильевым**. Создатель повести «А зори здесь тихие» и другой прекрасной прозы в 17 лет ушел воевать добровольцем, был ранен и попал в тот же госпиталь на Волге. Оба классика вспоминали этот эпизод в своей мемуарной прозе. А великий бард **Булат Окуджава**, тоже шагнувший на фронт со школьной скамьи, перенес свой фронтовой опыт в песенную классику, звучавшую десятилетиями у походных костров и в студенческих стройотрядах. Апофеозом геновой патриотической памяти нашего народа стали недавно ежегодные марши Бессмертного полка, в который вливаются миллионы мужчин, женщин, школьников по всей России.

Посвятим в первом номере «ПС» Дню защитника Отечества 2021 года фотохронику с памятниками и лицами славных коллег. Многие отцы и деды нынешних работников вагонных ремонтных депо и других ж/д предприятий воевали с фашистами, передавая истинный патриотизм в геновой памяти своим детям, внукам, правнукам и новым поколениям защитников Отечества.

Владимир Сергеев

ПАМЯТЬ

Душевный спутник

Среди истинных патриотов России и защитников Отечества свое очень достойное место занимает выдающийся железнодорожник СССР-РФ **Николай Константинович Воробьев (1954–2017)**.



Он родился в забайкальском поселке Чернышевск, куда вернулся после окончания Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта. Вырос в депо Чернышевск-Забайкальский до начальника, затем возглавлял депо Могоча. Почетный железнодорожник с 1991 года.

В 1997–2001 годах был начальником Забайкальской железной дороги. Тогда автору этих строк как корреспонденту издательства

«Дороги» и газеты «Транспорт России» довелось с ним лично познакомиться и пообщаться в кабинете первого руководителя ЗабЖД. Много встреч с большими начальниками бывает у журналистов, запоминаются далеко не все. Эта запомнилась прочно. А через десять лет довелось встретиться с Николаем Константиновичем в Москве, где он после работы на руководящих должностях в «Вагонреммаше» и «Желдорреммаше» несколько лет занимал

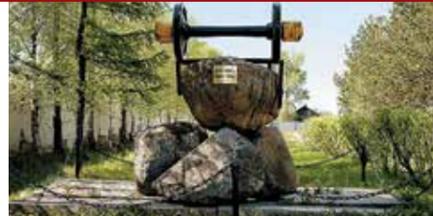
должность главного инженера Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов. А после разделения ЦДРВ на три ВРК был первым генеральным директором АО «ВРК-3».

Николай Константинович являл собой редкий пример гармоничного сочетания высочайшего профессионализма с самыми лучшими человеческими качествами – добротой, душевным благородством, отзывчивостью, неформальным отношением к каждому челове-

ку независимо от его должности. Наше дружеское знакомство длилось 7 лет, до безвременной кончины дорогого земляка по Забайкалью. Наверняка сотни, а скорее, тысячи железнодорожников – все, кто знал Николая Константиновича Воробьева один ли год или десятилетия, – сохраняют самую верную и благодарную память об этом душевном спутнике по жизни и общему делу.

Владимир Попов

ФОТОКОЛЛАЖ



На территории многих вагонных депо и других железнодорожных предприятий стоят памятники защитникам Отечества, погибшим на фронтах Великой Отечественной войны. Память о них свято хранят работники новых поколений



Зимой многие железнодорожники увлекаются рыбалкой. Летом футболисты и волейболисты азартно сражаются в спортивных баталиях

ЦВЕТЫ ДЛЯ ПРЕКРАСНЫХ ДАМ

Что бы ни творилось в мире, а смена времен года приходит по вечному расписанию. На дворе март 2021-го, и весна снова вливает свежие силы в умы и сердца. Мужчины поздравляют любимых женщин и коллег с праздником 8 Марта. А мы вспомним и покажем хронику прошлых празднований этого дня в цитатах и фотографиях наших замечательных нештатных корреспондентов, в основном опять же прекрасных тружениц вагонных депо.



Санкт-Петербург

О славных делах и участии в них женщин разных поколений много лет писала в «Вагонник-Ремонтник» председатель Совета ветеранов ВЧДр Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский **Наталья Алещенко**. Представители администрации и Совета ветеранов непременно поздравляют с 8 Марта ветеранов войны и труда. В 2017 году именно 9 Мая исполнилось 90 лет ветерану Великой Отечественной войны **Тамаре Григорьевне Прошиной**. К счастью, обладательница многих боевых и трудовых наград встречала 8 Марта и 9 Мая и все последующие годы. Несколько десятилетий трудовой коллектив также поздравляет и чувствует свою замечательную старейшую пенсионерку **Веру Дмитриевну Сопину**, которая, дай ей Бог здоровья, готовится в сентябре 2021 года отметить 100-летие со дня рождения.



Улан-Удэ

Весной 2019 года на базе вагонного депо Улан-Удэ прошел конкурс «А ну-ка, девушки!» между командами вагонных депо АО «ВРК-1», расположенных на Восточно-Сибирской железной дороге. Отчет представила инженер ВЧДр Улан-Удэ **Оксана Кочерина**. В конкурсе приняли участие команды из депо Тайшет, Алзатай, Нижнеудинск и Улан-Удэ. В каждой команде было по 6 участниц. Их выступления оценивало компетентное жюри в составе заместителя генерального директора – директора Новосибирского представительства АО «ВРК-1» **Сергея Грассмана**, директора Иркутского представительства АО «ВРК-1» **Олега Зеньковича**, начальников всех четырех депо.

Конкурсантки блистали во всех конкурсах: в творчестве и интеллектуальности, находчивости и эрудированности. Девушки пели, танцевали, шутили, читали стихи. Названия конкурсов говорят сами за себя: 1. «Визитная карточка». 2. «Расследуем детально – партнерство социальное». 3. Стенгазеты на тему: «Труд и социальные гарантии». 4. «Мы самые обаятельные и привлекательные!» 5. «Экскурсия на кухню».

В итоге команды заняли разные места, но в целом победили дружба и праздничное настроение. Все участницы конкурса были награждены дипломами и призами.

По окончании праздника состоялось веселое праздничное чаепитие.



Омск-Сортировочный

А вот как попросили редакцию «ПС» поздравить своих коллег женщины Омского депо уже в 2021 году: «Прекрасная половина коллектива ВЧДр Омск-Сортировочный поздравляет мужчин депо с Днем защитника Отечества и желает им силы, мужества и отваги! Пусть каждый день будет успешным, каждый поступок – достойным, каждая идея – отличной, каждое слово – твердым, а каждое действие – уверенным. Желаем быть здоровыми, любимыми и непобедимыми!»



Соб. инф.

Новокузнецк-Сортировочный

22 апреля 2016 года в вагонном ремонтном депо Новокузнецк-Сортировочный прошел традиционный весенний субботник, сообщила 5 лет назад в редакцию инженер депо **Татьяна Флишгауэр**. В дружном порыве работники предприятия, вооружившись граблями, метлами, кистями и ведрами с известью, привели в порядок не только свои рабочие места, но и прилегающую к зданиям территорию. Большое внимание было уделено подготовке территории к весенне-летнему периоду. И конечно, порядок наводили, как видно из фото, прекрасные женщины депо.



Златоуст

Романтическая праздничная вылазка на природу работников депо Златоуст состоялась в начале весны 2018 года.

Часть коллектива встретила тогда приход весны на Черной скале национального парка «Таганай». Об этом, как и о многих других интересных событиях, в редакцию много лет неумолимо сообщала заместитель депо по кадрам и социальным вопросам Валентина Маштакова. Мужчины на природе получили новые веселые поздравления с недавно минувшим Днем защитника Отечества. И конечно, не остались в долгу, снимая символические шляпы перед прекрасным полом.

А в офисе в том году изобретательные мужчины поздравляли прекрасных дам с 8 Марта в костюмах храбрых гусаров.



ВЕЛИКАЯ ТРОЙКА

Арно Бабаджанян, Муслим Магомаев, Роберт Рождественский. Уникальная тройка выдающихся талантов, создавшая много песен-шедевров, которые пела наша страна несколько десятилетий. Да и теперь волшебный голос Муслима достает миллионы слушателей до вершин разума словами Роберта и глубин души виртуозными мелодиями Арно.

Как писал Рождественский в своей классической поэме «Реквием», посвященной вечной и светлой памяти защитников Родины в Великой Отечественной, «вспомним всех поименно» из названной тройки.

Композитор



TZOLAGHOVSEPIAN

Начнем с автора музыки. 22 января 2021 года все культурное человечество отметило его 100-летний юбилей.

Родился и вырос Арно Арутюнович в Ереване в скромной семье учителей: папа преподавал математику, мама – русский язык и литературу в школе им. А.М. Горького. А еще папа отлично играл на многих армянских народных инструментах, в доме всегда звучала музыка. Сын, перенявший от отца абсолютный слух, в три года начал играть на домашней фисгармонии. В пять лет его заметил знаменитый советский композитор Арам Ильич Хачатурян («Танец с саблями» и пр.) и надолго взял под свое крыло. В семь лет Арно приняли в группу одаренных детей при Ереванской консерватории. В 9 лет он написал «Пионерский марш», в 12 лет получил приз на конкурсе молодых музыкантов за исполнение музыки Бетховена и Мендельсона. В 1935 году 14-летний Арно стал студентом Ереванской консерватории по классам фортепиано и композиции.

В 1938 году семнадцатилетний парень едет покорять Москву. Его принимают сразу на последний курс Училища им. Гнесиных, а затем Арно Бабаджанян поступает в Московскую консерваторию им. П.И. Чайковского.

В начале войны студентов мобилизуют на оборонительные работы под Смоленском, в конце 1941 года всю Московскую консерваторию эвакуируют в Саратов.

Сын композитора Ара Бабаджанян говорил: «Отец позиционировал себя как армянский композитор, впитавший в себя лучшие традиции русской музыкальной культуры».

В 40-х годах Арно Бабаджанян параллельно учился и в Ереванской консерватории, и в Московской, первую окончил в 1947 году,

вторую – через год. Однако уже в 1943 году 22-летний талант принят в члены Союза композиторов СССР! Среди его званий и наград «Заслуженный деятель искусств Армянской ССР» (7.07.1956); «Народный артист Армянской ССР» (1962); «Народный артист СССР» (1971); Сталинская премия третьей степени (1951); орден Ленина (22.01.1981); орден Трудового Красного Знамени (27.06.1956); первый приз на Всемирном конкурсе песни в Токио (1973) – за песню «Чертовое колесо» на слова Евгения Евтушенко. Сильно прозвучали и другие песни Арно Бабаджаняна на слова Евтушенко, скажем, «Твои следы». Классикой стали песни Бабаджаняна на слова Андрея Вознесенского («Верни мне музыку»), Анатолия Горохова («Королева красоты»), Леонида Дербенева («Лучший город земли»). Песни Бабаджаняна поет весь цвет советской эстрады: Иосиф Кобзон, София Ротару, Эдита Пьеха, Майя Кристалинская, Людмила Зыкина, Лариса Мондрус, Вадим Мулерман, Жан Татлян...

Но особняком, повторим, стоят шедевры великой тройки: музыка Арно Бабаджаняна, слова Роберта Рождественского, поет Муслим Магомаев. Вот только некоторые из них: «Благодарю тебя», «Загадай желание», «Зимняя любовь», «Свадьба», «В нежданный час», «Ноктюрн», «Позови меня», «Приснилось мне», «Пока я помню, я живу».

Певец



КОСМОРИ

Кому посчастливилось бывать на живых концертах Муслима Магомаева, думаю, помнят, с какой самоотдачей, на полную катушку, без всякой «фанеры» работал этот великий певец. Однажды автору сильно повезло. Дело было в актовом зале МГУ им. Ломоносова. Как бывший студент и обладатель диплома мехмата я могу проходить (и до сих пор) в высотку на Ленинских



Великие соратники умели вместе создавать шедевры и радоваться встречам

(Воробьевых горах) в любой день или вечер. И однажды попал на концерт Магомаева в этот вместительный (тысячи на полторы мест) зал. Студентов, преподавателей и прочих зрителей набилось битком – у стен огромного прямоугольного контура стояло еще несколько сотен «зайцев», потому как все входные двери были настезь распахнуты. Жарко было в зале, но Муслим пел без всяких скидок на душную атмосферу, разговаривал с залом, читал записки. А потом спустился в центр зала и оказался буквально в 5–7 метрах от меня с друзьями и продолжил концерт «по заявкам». Пот катился с 35-летнего народного артиста СССР градом (он был в плотной водолажке и вечернем костюме), но песни лились с обычным накалом и проникновением в души одна за другой...

Напомним несколько штрихов биографии великого певца. Муслим Магомаев родился 17 августа 1942 года в Баку. Его отец – Магомет Магомаев, театральный художник, – погиб на фронте за две недели до Победы. Мать Айшет – драматическая актриса, работала в театрах России. Сам Магомаев всегда считал себя азербайджанцем, но говорил: «Азербайджан – мой отец, Россия – моя мать».

Юный Муслим учился в музыкальной школе при Бакинской консерватории по классу фортепиано и композиции. Первое его публичное вокальное выступление состоялось в Доме культуры бакинских моряков, куда пятнадцатилетний Муслим пошел втайне от семьи. В 1961 году он дебютировал в профессиональном ансамбле песни и пляски Закавказского военного округа. В 1962 году стал лауреатом VIII Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Хельсинки за песню «Бухенвальдский набат». А

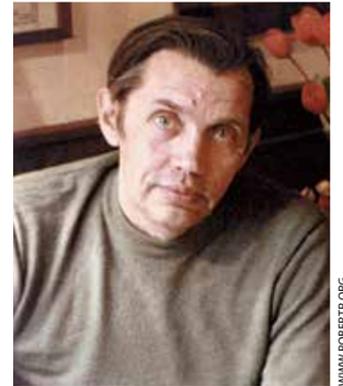
вскоре покорила слушателей СССР, триумфально выступив в Кремлевском дворце съездов на фестивале азербайджанского искусства 26 марта 1963 года. И уже 10 ноября 1963 года состоялся его первый сольный концерт в Концертном зале им. П. Чайковского.

Пробует себя в опере, пройдя стажировку (1964–1965) в итальянском театре «Ла Скала». Блестяще пел оперные арии в крупнейших городах Советского Союза, в спектаклях «Тоска» Дж. Пуччини и «Севильский цирюльник» Дж. Россини. Однако предложение перейти в труппу Большого театра уникальный баритон не принял, не желая уходить с эстрады. В 1966 и 1969 годах – огромный успех в театре «Олимпия» в Париже. Магомаева любили и хотели слушать самые разные почитатели его таланта. Както председатель КГБ Ю.В. Андропов позвонил министру культуры Екатерине Фурцевой и потребовал обеспечить выступление Магомаева в Москве (он тогда жил в Азербайджане) по случаю юбилея КГБ, что и произошло.

В 1969 году – 1-я премия на Международном фестивале в Сопоте, следом «Золотые диски» в Каннах в 1969–1970 годах. И уникальный случай – в 31 год Муслиму Магомаеву присвоено звание «Народный артист СССР», народным артистом Азербайджана стал еще в 29.

С 1975 по 1989 год Магомаев руководил Азербайджанским эстрадно-симфоническим оркестром, с которым гастролировал по СССР. Публика ждала и получала любимые песни и арии от Магомаева на русском, азербайджанском, итальянском, английском. Конечно, на всех концертах по стране и в Москве звучали хиты великой тройки Бабаджанян – Магомаев – Рождественский.

Поэт



WWW.ROZHESTVENSKIY.RU

О создателе стихов Роберте Рождественском скажем коротко, о времени и о себе он многое рассказал в лучших своих стихотворениях. По возрасту он в середине между Бабаджаняном и Магомаевым – родился 20 июня 1932 года. Желавшие узнать побольше о замечательном творчестве и благородных делах Роберта Ивановича легко найдут информацию во всезнающем Интернете.

В 1950 году юный поэт после школы поехал в Москву – поступать в Литературный институт. Поступил только со второй попытки в следующем году. В те же годы шло становление больших поэтов-шестидесятников Евгения Евтушенко, Андрея Вознесенского, Беллы Ахмадулиной, Булата Окуджавы. Время вписало в этот классический ряд Иосифа Бродского и Владимира Высоцкого. Отметим, что именно Роберт Рождественский собрал стихи и добился издания первого сборника Владимира Высоцкого в 1981 году под названием «Нерв».

Помнится, в 7-м классе я прочел в «Юности» «Реквием» Рождественского. Большая поэма произвела на юного любителя литературы такое впечатление, что за несколько дней запомнилась наизусть, и многие главы могу прочесть и сегодня, через 60 лет. В конце 1960-х Рождественский познакомился и подружился с Муслимом Магомаевым, а потом и с Арно Бабаджаняном... В 1979 году Магомаев написал музыку и исполнил «Балладу о маленьком человеке», написанную Робертом еще в 1969 году. А всего Магомаев исполнил более двадцати песен на стихи Рождественского.

Классические стихотворения великого поэта-шестидесятника читайте в его сборниках и в Интернете.

Владимир Попов

