



# ПОЕЗД МЕЧТЫ

Вот уже 45 лет Игорь Федоров водит составы по всей Беларуси.



За плечами сотни тысяч километров пути, а в трудовой книжке всего одна запись – цельность натуры Игоря Федорова, машиниста электровоза локомотивного депо Минск не вызывает сомнений с первой минуты нашей встречи. Подтянутый, с военной выправкой, в темно-синей форме с вышитыми золотом крыльями БелЖД – он свой в этой стихии стальных магистралей и поездов.

Вот уже 45 лет Игорь Николаевич водит составы по всей Беларуси. Для него это больше, чем работа – история любви, которой он навсегда останется предан.

– Вся моя жизнь здесь. Если бы предложили начать сначала, то все повторил бы снова, – улыбается машинист.

Профессия у него романтичная. Но сложная. Нужны сила характера, выносливость, внимательность. Напряжение контактной сети – 27 тыс. вольт. За спиной – до тысячи пассажиров, за безопасность которых он отвечает. Плюс плавающий график: работа в праздники и ночные рейсы. Не каждый

– Никогда не работал за деньги, всегда – за интерес, – признается мой собеседник.

## Дедушкин вокзал

Он с раннего детства мечтал стать машинистом, хотя железнодорожников в семье не было. Отец трудился мастером на заводе им. Ленина, мама – медсестрой в онкологическом диспансере. Дед был военным, в Великую Отечественную командовал автомобильным полком, прошел всю войну.

Они любили гулять вместе по городу, и дед часто водил внука на железнодорожный вокзал. Игорь Николаевич

однажды проходящий поезд, навсегда заболел этой фантастически красивой картинкой скорости и мелькающих друг за другом вагонов.

А потом случилось еще одно совпадение. Когда Игорь был в 3-м классе, в школу пришел инструктор детской железной дороги. Предложил: кто хочет, добро пожаловать к нам.

Конечно, он хотел! Занимался там до 10-го класса, учился быть стрелочником, дежурным по станции, диспетчером, проводником, машинистом. Говорит, там и выросли крылья. В том, что он будет водить поезда, к окончанию школы никто уже не сомневался. Такие кадры ковали в тогдашнем ГПТУ № 34. Туда и поступил.

## Призвание – водить

Работать в депо начинал с помощника машиниста. Это обычная практика и по сей день. Готовых «водителей поездов» учебные заведения не выпускают. Тут необходимы не только знания, но и опыт. Причем до пассажирских перевозок нужно приличное время поработать только на грузовых: набить руку, почувствовать мощь электровоза и тяжесть движимого состава – достичь высокого уровня мастерства.

– Мне повезло, у меня были хорошие наставники. Научили работать правильно, безопасно, – рассказывает Игорь Николаевич. – Важно выполнять все, что предписано инструкциями. Дисциплина в нашем деле главное. Нас еще на детской железной дороге предупреждали: если выберете эту профессию, знайте – в ней почти как у военных, всё по уставу.

Игорь Федоров это быстро усвоил. Всего 2,5 года «походил в подмастерья» до армии и через полгода после того, как вернулся, стал ездить самостоятельно в пассажирской колонне.

– Мое призвание – машинист. Заниматься нужно делом, которое любишь, – объясняет свое решение Игорь Николаевич.

Впрочем, науки постигал не напрасно. В его профессии без постоянного совершенствования нельзя. Меняется техника: современные поезда совсем не такие, как были раньше. Нужно все время учиться. И обладать отменным здоровьем, ежегодно подтверждать это на медкомиссии. Требования почти как к космонавтам: зрение, давление, сердцебиение, реакция на стрессовые нагрузки. На железной дороге во всех смыслах нужно быть сильным.

## Мальчишка из Бреста

Машинисты трудятся по 12 часов, отдыхают не меньше 16. График достаточно напряженный.

– Мы работаем для людей. Для нас очень важно, чтобы пассажиры вовремя и в хорошем настроении прибыли к месту назначения, – делится машинист.

Признается, что его любимое направление – Брестское. Когда-то он с него начинал свой железнодорожный «круиз» по стране. И это самое длинное плечо БелЖД – машинист дольше всего в дороге, без которой себя не представляет. А еще с Брестом связана одна история, очень похожая на его собственную.

– Как-то перед отправлением поезда возле локомотива стояла мама с сыном лет шести-семи. Мальчишка рассматривал электровоз, жестикулировал, и глаза у него горели любопытством. Словно это был я в детстве, – вспоминает Игорь Николаевич. – Показал малышу кабину, тот был счастлив.

Прошло лет 15, когда на этом же вокзале в Бресте к Игорю Федорову подошел молодой машинист. Им оказался тот самый мальчишка