

ЭКСТРИМ СЛЕПЫХ

Василий ДРОЖЖИН

Дорога без границ

Для большинства людей электричка — это способ добраться до работы, дачи или соседнего города, а для сотрудника Центра педагогического мастерства Павла ПОЛОВИНКИНА пригородные поезда стали ещё и возможностью увидеть страну, проверить собственные силы и доказать, что отсутствие зрения не является препятствием для путешествий.

«Это казалось невозможным»

Мечта о путешествиях появилась у Павла ещё в школьные годы — примерно в 5 классе. Тогда ему казалось естественным, что взрослый человек может свободно ездить по стране, знакомиться с новыми городами, находить единомышленников. Однако окружающие реагировали иначе.

«Куда ты поедешь? Ну да, помечтай...» — подобные фразы звучали регулярно. Даже занятия по ориентировке и мобильности воспринимались как предел самостоятельности: выучить маршрут от дома до школы — да, но что дальше?

Со временем такие разговоры сформировали ощущение, что самостоятельные дальние поездки для незрячего человека — нечто из области недостижимого. Павел долгое время воспринимал это как самое серьёзное ограничение в жизни. Сейчас же считает «надуманным барьером», но тогда это ощущалось как реальность.

Представления о границах самостоятельности менялись постепенно, когда он начал в одиночку ездить по Москве и Московской области. Оказалось, что большинство ситуаций решаются просто через коммуникацию с окружающими: можно спросить, уточнить, сориентироваться на месте. И если это работает в одном городе, возникает закономерный вопрос: почему не должно работать в другом? Многие люди с инвалидностью по зрению даже не подозревают, что право бесплатного проезда в пригородных поездах действует не только в домашнем регионе, но

по всей территории России. Это обстоятельство впоследствии сделало дальние поездки на электричках для него ещё более привлекательными.

Первый опыт:

из Москвы в Санкт-Петербург

Первая серьёзная поездка состоялась в 2012 году. Павлу нужно было поехать в Северную столицу. Формально у него уже был билет на поезд, но он принял неожиданное решение — отправиться в путь электричками.

Маршрут он заранее прописал в блокноте: станции, пересадки, примерное время движения. Тогда это был основной инструмент планирования — без мобильных приложений и навигации, которые уже развивались, но работали не так стабильно.

Старт был запланирован с Ленинградского вокзала. Уже в первой электричке возникло сильное внутреннее напряжение: «Куда я вообще поехал? Что меня ждёт дальше?» В голове постоянно крутились сценарии возможных проблем — опоздание на пересадку, незнакомые станции, отсутствие помощи.

Позже вспоминалось, что именно тогда впервые остро почувствовал разницу между теоретическими рассуждениями о самостоятельности и реальной ответственностью за собственные решения. Особенно остро ощущалась неизвестность ночного участка пути, когда предстояло оказаться на малолюдных станциях и ждать следующего поезда. Но вместе со страхом был и азарт — желание довести эксперимент до конца.

Дорога заняла около суток. Именно финал поездки стал ключевым моментом. Когда Павел вышел в Санкт-Петербурге, то испытал чувство, которое сравнил с преодолением огромного маршрута через всю страну.

«Ощущение было, как будто я приехал не в Питер, а совершил путешествие от Москвы до Владивостока», — вспоминает он. Главное открытие было не в длине пути, а в понимании: это возможно.

Те, кто повлияли и мотивировали

Большую роль в формировании подхода Павла к путешествиям сыграли другие незрячие путешественники, с которыми он познакомился в зрелом возрасте.

Особенно сильное впечатление произвела на него встреча с Эдуардом из Новосибирска. Они познакомились в столице во время Московского марафона, на который Эдуард приехал поддержать знакомых. В разговоре выяснилось, что до Первопрестольной он добрался на электричках.

Павел воспринял это как почти невероятное. До этого поездка из Москвы в Санкт-Петербург казалась ему серьёзным достижением, а здесь человек спокойно рассказывал о многодневном маршруте через половину страны.

«Он говорил об этом совершенно буднично: ну да, пять дней ехать. А я слушал и думал — ничего себе, всего пять дней? Это же Новосибирск», — вспоминает Павел.

Именно после этого разговора идея дальних поездок перестала казаться чем-то исключительным и превратилась в реальную цель.

Дополнительным импульсом стало открытие сообщества путешественников на электричках в сети «ВКонтакте», где собирались люди с разным опытом — как с инвалидностью, так и без. Поездки выходного дня, совместные маршруты по ближайшим областям и обсуждение будущих планов постепенно формировали ощущение, что такие перемещения — не эксперименты одиночек, а постоянная практика.

Сообщество экстремалов

Постепенно жизнь Павла стала тесно связана с любителями дальних поездок на электричках. Людей разного возраста и опыта объединял интерес к «размеренному» путешествию — не ради скорости, а ради маршрута.

Первое знакомство с этой средой стало для него важным моментом. Он участвовал в путешествии по легендарному маршруту от Москвы до станции Петушки Владимирской области, а затем в нескольких коротких поездках по соседним регионам.

Одна из неожиданностей — отношение участников. Несмотря на первоначальные опасения, связанные с тем, что Павлу может потребоваться постоянная помощь, он быстро стал для остальных полноценным участником таких поездок. Это позволило ему не только получить новый опыт путешествий, но и войти в круг единомышленников, с которыми его до сих пор объединяет интерес к железной дороге и дальним маршрутам.

Философия самостоятельности

Даже в поездках в компании Павел придерживается принципа полной личной ответственности за маршрут и происходящее в пути. Он подчёркивает, что наличие попутчиков не отменяет необходимости понимать расписание, точки пересадок и возможные варианты действий в случае неожиданных изменений.

По его словам, ключевая позиция заключается в том, что каждый участник путешествия отвечает за себя сам. Это позволяет избежать ситуации, когда один человек начинает зависеть от другого и автоматически переносит на него ответственность за навигацию и принятие решений.

Такой подход, как отмечает Павел, делает поездки более устойчивыми: в случае расхождения планов или форс-мажора он всегда готов действовать автономно — отделиться от группы, изменить маршрут или принять собственное решение о дальнейших действиях. Система сформировалась на практике и во многом связана с опытом поездок, в которых участники по-разному оценивали время пересадок или степень риска опоздания, что иногда приводило к разделению группы прямо в пути.

От Архангельска до Урала

Со временем поездки стали длиннее и сложнее. Один из запоминающихся маршрутов — поездка в Архангельск, занявшая около двух с половиной суток. Часть ночёвок проходила в комнатах отдыха на вокзалах. Иногда ночевать приходилось прямо в залах ожидания.

Были маршруты через Беларусь в Брест, поездки по северному Уралу, Тюменской области и Ханты-Мансийскому автономному округу. Особенно

запомнилось путешествие в 2023 году, когда маршрут проходил через Екатеринбург, Серов и северные города региона.

Неделя в пути

Самая протяжённая поездка — из Москвы в Новосибирск. Это не был «прямой маршрут» — дорога заняла около недели с остановками и ночёвками. Поездка выглядела как последовательность переходов через крупные узлы: Владимир, Нижний Новгород, Казань, Тюмень, Омск, Татарск и далее Новосибирск.

Иногда приходилось сознательно увеличивать время в пути, чтобы нормально отдохнуть и не проводить ночь на вокзале. Например, один раз группа задержалась в Нижнем Новгороде, чтобы поесть и восстановиться перед следующим участком дороги.

Павел отмечает важное отличие между скоростью и комфортом при продумывании логики конкретного путешествия. Можно ехать почти без остановок, ночуя в дороге, а можно делать длительные пересадки с полноценным отдыхом. Второй вариант медленнее, но значительно безопаснее и устойчивее.

Как ориентироваться

на незнакомых станциях

Со временем у Павла сформировался собственный набор практических приёмов, которые помогают в дороге.

На крупных станциях, по его словам, ключевую роль играют сотрудники железной дороги, дежурные и контролёры. На пересадочных узлах всегда есть люди, у которых можно уточнить направление или попросить сопроводить до нужной точки.

Иногда полезно наблюдение за пассажиропотоком. Перед прибытием на станцию он может пройти по составу и оценить, в каком вагоне больше людей. Как правило, пассажиры заранее занимают места ближе к выходам, и это косвенно подсказывает, где будет удобнее выйти.

Но Павел подчёркивает: это не является универсальным правилом, а лишь ориентиром. Гораздо надёжнее — просто спросить: «Если сомневаешься — лучше уточнить. Люди обычно нормально реагируют и подсказывают».

Ошибки и неожиданности

Несмотря на опыт, в путешествиях на электричках регулярно возникают ситуации, требующие быстрой адаптации и принятия решений на месте.

Среди таких эпизодов — выход на станции раньше конечной остановки, когда необходимо оперативно уточнить направление движения и при необходимости вернуться в поезд. Бывали случаи, когда из-за расхождений в понимании маршрута приходилось пересаживаться на такси или искать альтернативные способы добраться до нужной точки.

Отдельной проблемой может стать отсутствие интернета или навигации. Например, в одном из путешествий — в Коврове — не работали ни онлайн-карты, ни сервисы вызова такси, что вынудило использовать альтернативные способы — звонок в гостиницу с просьбой вызвать машину.

Также встречались ситуации с некорректным отображением маршрутов. В таких случаях планы приходилось перестраивать вручную.

Павел подчёркивает, что подобные случаи не являются исключением, но при этом почти всегда решаемы при спокойном анализе и готовности к потенциальным изменениям.

Современные технологии

и планирование маршрутов

Сегодня подготовка поездок стала значительно проще. Основной инструмент — приложения для планирования маршрутов и покупки билетов, прежде всего сервисы «РЖД Пассажирам», 2ГИС, экосистема Яндекс, включая приложения «Яндекс Карты» и «Яндекс Электрички». Через них можно не только построить маршрут, но и оперативно проверить изменения, которые происходят буквально накануне поездки. Это особенно важно,

потому что расписание может меняться, и маршрут приходится перестраивать в последний момент.

Отдельно Павел подчёркивает важность проверки даты: даже небольшая ошибка может привести к тому, что весь построенный маршрут окажется под угрозой.

Также активно используются офлайн-карты и навигационные сервисы. Они помогают ориентироваться в городе, искать гостиницы или вокзалы, а при необходимости — вызывать такси.

В последние годы Павел начал активно пользоваться заказом доставки продуктов прямо на вокзал во время длительных пересадок. По его словам, такой сервис позволяет не тратить время на поиск магазинов в незнакомом городе и делает путешествие заметно комфортнее.

Почему маршрут проще
составить вручную

Казалось бы, для путешествий на электричках давно должны существовать инструменты, которые автоматически строят длинные маршруты через несколько пересадок. Такие услуги действительно есть. Они позволяют искать сложные цепочки пригородных поездов по всей России.

Однако Павел предпочитает планировать маршруты самостоятельно и относится к подобным сервисам довольно осторожно.

По его словам, главная проблема заключается в особенностях работы пригородных поездов. Многие электрички на длинных маршрутах по пути следования меняют номер поезда, например, при пересечении границ регионов или смене перевозчика. Для пассажира такая электричка остаётся тем же самым составом: человек просто продолжает ехать в своём вагоне дальше. Но для автоматической системы это уже два разных поезда.

В результате сервис может ошибочно посчитать, что пассажиру необходимо сделать пересадку. Если смена номера происходит во время минутной стоянки на станции, программа решает, что за столь короткий срок

пересесть невозможно, и вообще исключает такой маршрут из результатов выдачи.

Павел приводит в пример маршрут между Нижним Новгородом и Казанью, на отдельных участках которого пригородный поезд меняет номер, хотя фактически продолжает движение тем же составом. Автоматический алгоритм воспринимает это как два разных рейса и поэтому может не показать вполне рабочий вариант поездки.

«Для системы это два разных поезда. Она видит между ними одну минуту и считает, что пересадка невозможна. Хотя на самом деле ты просто остаёшься сидеть в том же вагоне и едешь дальше», — объясняет Павел.

Вот почему даже опытные путешественники, регулярно совершающие дальние поездки на электричках, часто предпочитают проверять маршрут вручную. Для этого Павел использует приложения «Яндекс Электрички» и «РЖД Пассажирам», последовательно просматривая расписание по каждой станции пересадки. Такой способ требует больше времени, зато позволяет учитывать реальные особенности движения поездов, возможные изменения расписания и собственный опыт предыдущих поездок. Со временем многие маршруты настолько откладываются в памяти, что путешественник уже заранее представляет, через какие станции будет проходить путь, где можно переночевать и сколько времени займёт каждая пересадка.

В поездках используются разные варианты ночёвок: комнаты отдыха на вокзалах, гостиницы, хостелы и квартиры посуточно. Иногда всё идёт по плану, но бывают и форс-мажоры.

Павел вспоминает ситуацию, когда, несмотря на предварительное бронирование комнаты отдыха, мест не оказалось. В результате пришлось срочно искать альтернативный вариант ночлега уже по прибытии на вокзал.

Зачем всё это

На вопрос о смысле таких путешествий Павел отвечает, что для него важно разделять две вещи: поездки «по делу» и путешествия как процесс.

Иногда электрички — это просто способ добраться до точки назначения. Но когда речь идёт о путешествии, важен сам маршрут, атмосфера и возможность почувствовать страну через многочисленные города и станции.

По словам Павла, дело давно перестало сводиться к экономии или необычному способу передвижения. Его привлекает сама возможность постепенно проезжать километр за километром, наблюдая, как меняются города, люди и ритм жизни.

«Если бы существовал непрерывный маршрут на электричках от Москвы до Владивостока, я бы поехал», — говорит он.

Есть и социальная составляющая: общение с единомышленниками, разговоры в дороге, совместные планы. По его словам, многие идеи будущих поездок рождаются прямо на вокзалах — за чаем, в ожидании следующей электрички или во время обсуждений маршрутов.

Начинать лучше с малого

Тем, кто хотел бы попробовать подобные путешествия, Павел советует начинать с коротких поездок выходного дня — одного-двух переходов между городами. Это позволяет понять базовую логику поездок, не перегружая человека сложностью длинных маршрутов и ночёвок. Главный совет при этом остаётся простым: не бояться.

«Очень часто оказывается, что возможностей у нас больше, чем кажется. Главное — просто сделать первый шаг», — подводит итог мой собеседник Павел Половинкин.