

Т

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



№9
(17)

СЕНТЯБРЬ 2013

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Поздравляем сборную Красноярского края с победой на 13-м межрегиональном конкурсе профессионального мастерства среди водителей автобусов!

Елена АВРАМОВА

У природы нет плохой погоды?

Мария КЛИМОВА

Главная задача – сделать все в срок

Анатолий УРАЛЬСКИЙ

К тайне погибшего самолета

СОДЕРЖАНИЕ

Елена АВРАМОВА У природы нет плохой погоды?	4
Мария КЛИМОВА Главная задача – сделать все в срок	7
Сергей ЛЫТКИН Чтобы людям приятно было	11
Анатолий МИХАЙЛОВ Удивительно и невероятно	12
Анатолий КАСАТКИН Заслуженная и трудная победа	16
Андрей КАВЕРИН Вот это батька!	18
Александр НЕВЕРОВ Непросто называться капитаном	19
Сергей ГРИГОРЬЕВ Такой футбол нам нужен	20
Анатолий УРАЛЬСКИЙ К тайне погибшего самолета	22



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Юрия СУЕТОВА, Сергея ЛЫТКИНА.

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. АЛБОРОВ

Ответственный
секретарь
Елена АВРАМОВА

Директор по развитию
Сергей ЛЫТКИН

Специальный корреспондент
Анатолий КАСАТКИН

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
227-94-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Всем, всем, всем!»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 28А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
24.09.2013 в 16.00.
Цена свободная

Свидетельство
о регистрации средства
массовой информации
ПИ № ТУ24-00589,
выданное 23 августа 2012 года
Управлением Федеральной
службы по надзору в сфере
связи, информационных
технологий и массовых
коммуникаций
по Красноярскому краю
«Транспортный комплекс
Красноярья» – журнал.

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.



У природы нет плохой погоды?



– Александр Пантелеймонович, насколько наши дороги, точнее их техническое состояние, зависят от погоды?

– Погодно-климатические условия существенно влияют на состояние дороги и определяют условия движения по ней. Эта истина, которую втолковывают студентам на первых курсах, до поры до времени вызывала исключительно теоретический интерес. Действительно, еще не так давно, когда тяжелых машин практически не было, дороги I-IV категорий строились в расчете на осевую нагрузку 10 тонн, и введение с весны 1961 года первых временных ограничений по массе никого сильно не взволновало.

В девяностых годах положение стало кардинально меняться. Стремительно развивалась предпринимательская деятельность, по дорогам страны покатали многотонные фуры. И без того не идеальные российские дороги стали катастрофически разрушаться. Срочное введение «Инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов», которая ограничила допустимую полную массу автопоездов на уровне 38 тонн, не изменила ситуацию. Ведь дороги на большей части сети остались прежними.

– Мы вроде бы говорили о погоде. Какая связь между погодными условиями и нагрузкой на ось?

– Самая прямая. Весной из-за резких перепадов температур дорожное покрытие страдает особенно сильно. Для того чтобы во время распутицы снизить нагрузку на дороги, каждой год весной вступают в действие ограничения проезда большегрузных машин, которые, впрочем, в границах одного региона не могут длиться более 30 суток.

Три года назад появилось еще одно ограничение – при дневных температурах свыше 32 градусов по Цельсию тяжелые грузовики могут передвигаться по трассам только в темное время суток. Это

«Каждая погода благодать. Дождь ли, снег» – романтический и довольно-таки оптимистичный взгляд на вещи, явно не отражающий нашего истинного отношения к тому, что каждый день творится за окнами теплых и уютных квартир. И неважно, кто вы – заядлый дачник или же «белый офисный воротничок», живущий в полной уверенности, что, скажем, помидоры растут на полках супермаркетов. Погода влияет на все – начиная от урожая тех же помидоров и заканчивая нашим настроением. Где-то там, на этой шкале, находятся и автомобильные дороги. О том, какое влияние погода оказывает на состояние дорожного покрытия, наш разговор с начальником отдела производственно-технического контроля и инноваций краевого управления автомобильных дорог Александром Хохловым.

так называемый ночной режим проезда. Своим появлением он обязан жаркому лету 2010 года, когда асфальт плавился на солнце, а большегрузы, проезжая по нему, деформировали покрытие.

Чья правда важнее?

– Каждый год тексты приказов о введении ограничений заблаговременно вывешиваются на сайтах Росавтодора и региональных управлений, чтобы автоперевозчики могли заранее рассчитать долгосрочные контракты на поставку грузов, подготовиться к весеннему закрытию дорог для большегрузного транспорта и выстроить логистику перевозок с учетом этой меры. И каждый же год бизнесмены традиционно выражают недовольство запретом: ограничение тормозит перевозки, а за нарушение запрета грозят высокие штрафы.

Минэкономразвития также выступает против введения сезонных ограничений для большегрузного транспорта. Согласно заключению ведомства, экономика страны и автотранспортные предприятия в случае введения ограничений несут большой ущерб. Как видим, у каждого своя правда.

– А разве в другое время года тяжелые фуры дороги не разбивают? Только весной?

– Весной их негативное воз-

действие наиболее ощутимо. При наступлении холодов вода в порах грунтов основания и земляного полотна замерзает, образуется так называемая криогенная текстура – сеть ледяных прожилок. В соответствии с законами физики к фронту промерзания из нижней части земполотна по капиллярам подсасывается вода, которая также замерзает. Образуется грунтово-ледяной массив. При этом прочность дорожной конструкции существенно повышается и позволяет выдерживать очень серьезные нагрузки.

Весной черное асфальтобетонное покрытие быстро прогревается, лед тает, но тающая вода не имеет возможности быстро отфильтроваться, поскольку окружающий мерзлый грунт практически водонепроницаем. И пока вода не уйдет, несущая способность грунта и, соответственно, прочность дорожной одежды резко снижается.

По некоторым данным, пробег одного транспортного средства массой свыше 12 тонн равняется пробегу 20 тысяч легковых автомобилей.

В целом ежегодное введение весенних ограничений призвано обеспечить необходимый баланс между требованием сохранить наше общее достояние – автодороги и поддержанием стабильности грузоперевозок. В Росавтодоре под-

считали, что если не вводить весенние ограничения, ежегодно потребуются дополнительно почти 390 миллиардов рублей на ремонтные работы. И это – только на федеральные дороги! Потери же перевозчиков от весенних ограничений оцениваются в три миллиарда рублей. То есть потери перевозчиков несопоставимы с ущербом, который могут причинить тяжелые фуры, поэтому ограничения на проезд являются логичной мерой.

На стыке науки и практики

– Не могли бы вы объяснить, какие с научной точки зрения процессы происходят в это время в дорожном полотне?

– Прочность дорожной одежды является одним из наиболее важных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги. Прочностные качества дорожной одежды определяются, прежде всего, сопротивляемостью грунта земляного полотна сжатию. Дорожная одежда должна распределять действующую на нее нагрузку от колеса автомобиля по возможности на большую площадь и предупреждать проникание воды, которая значительно ослабляет прочность грунтового основания. Прочность дорожной одежды зависит от предельно допустимого прогиба, в зависимости от интенсивности движения, а также от количества приложений нагрузки за период ослабления дорожной одежды.

Если нагрузка не превыша-

ет расчетную, дорожная одежда и земляное полотно хорошо уплотнены, дорога не разрушается. Происходят только упругие деформации, то есть дорожная одежда под действием нагрузки прогибается и после проезда автомобиля возвращается в прежнее положение. При возрастании нагрузки или временном снижении прочности грунтов основания в весенний или осенний период постепенно накапливаются необратимые пластические деформации.

Если суммарное значение деформаций за период ослабленного состояния дорожной одежды превысит некоторые предельные значения, то дорожная одежда разрушится. При очень больших нагрузках или значительном ослаблении прочности грунта основания вначале накапливаются деформации, которые в дальнейшем быстро возрастают, в результате чего происходит полное разрушение дорожной одежды.

Давление, передаваемое на грунтовое основание, зависит от площади, на которую распределяется нагрузка. С увеличением толщины дорожной одежды эта площадь увеличивается, а давление, соответственно, уменьшается. В весенний или осенний период, когда вследствие большого переувлажнения снижается прочность грунта, толщина дорожной одежды не обеспечивает безопасное давление, и при проезде очень тяжелых автомобилей могут возникнуть необратимые деформации дорожной одежды. В связи с

этим в течение четырех наиболее неблагоприятных недель закрывают движение тяжелых автомобилей.

– То есть если бы по нашим дорогам не ездили машины, они были бы отличного качества. Так?

– Прочность дорожной одежды характеризуют модулем длительной упругости. При проектировании дорожной одежды толщину каждого слоя выбирают с учетом местных материалов, расчетных нагрузок и природно-климатических условий. Разрушения дороги могут быть вызваны низким качеством выполнения работ, неправильным учетом гидрогеологических условий, применением материалов низкого качества.

Большое значение в обеспечении устойчивости дорожной одежды имеет своевременный ремонт разрушенных участков дорожного покрытия. Появление даже незначительных дефектов покрытия, не ликвидированных своевременно, приводит к значительным разрушениям как под действием движения автомобилей, так и под влиянием природно-климатических факторов.

«У них» и «у нас»

– Российским дорожникам постоянно в пример ставят дороги западные. Мол, как у них там все хорошо и как у нас все плохо. А что, в Европе большегрузы по трассам не ездят?

– Практика ремонта и содержания дорог в Европе и США принципиально отличается от россий-



ской. В большинстве стран Запада дороги ремонтируют, даже если на них нет трещин. Логика простая: когда появятся трещины, будет поздно. Там нет такого явления, как хроническое недофинансирование дорожной отрасли.

Тем не менее, например, в США почти в половине штатов проводят весеннее ограничение, причем допустимые нагрузки снижают на 30-50% для одиночных и на 18-47% для сдвоенных осей. В этот период патрульные службы дорожной полиции, обеспеченные переносными весами, осуществляют весовой контроль автотранспортных средств с применением жестких штрафных санкций к нарушителям. Практика сезонного ограничения движения автотранспортных средств принята в Канаде, Финляндии, Швеции, государствах бывшей Югославии, Польше, Латвии и других странах, где погодно-климатические и грунтово-гидрологические условия сопоставимы с условиями России и оказывают существенное влияние на прочность дорожных одежд.

– Я бы не рискнула сравнивать огромную Россию с маленькой Латвией. Да только один наш край раз в пять больше всей Латвии.

– Действительно, у нас большой край, поэтому и подходить к назначению сроков ограничения нагрузок необходимо дифференцированно. Понятно, что трассы минусинской группы районов должны закрываться раньше,

чем, например, в Богучанах или Енисейске, почти на месяц. Чтобы принимать такие важные, влияющие на жизнь значительной части населения решения, нужна объективная информация об изменении прочности дорог в течение года.

С этой целью КрУДор проводит периодические наблюдения за изменением фактической прочности ряда автомобильных дорог в характерных зонах. Это Абанский, Емельяновский, Балахтинский и Каратузский районы. Исследования продолжаются, но уже сейчас в этих районах можно обоснованно прогнозировать сроки начала и окончания периода ограничения весовых нагрузок.

Также можно сказать, что построенные в последнее десятилетие дороги спроектированы с учетом фактического гидрологического режима. Поэтому их конструкции мало восприимчивы к зимнему промерзанию и последующему оттаиванию и способны выдерживать расчетные нагрузки круглый год. То же самое относится к дорогам с основаниями из грунтов, укрепленных шламами Ачинского глиноземного комбината. На них модуль упругости приятно «зашкаливает» и в течение года практически не изменяется.

– Можем же, когда захотим!

– Хотим, но не всегда можем. Поэтому, к сожалению, таких дорог у нас пока немного.

Елена АВРАМОВА



От такого, увы, пока никто не застрахован. Ни у нас в крае, ни в Подмосковье (на снимке).

Под контролем министерства

20 сентября на встрече с министром транспорта Красноярского края представители инициативных групп обсудили работу пригородных маршрутов № 128 Красноярск – Арей и № 167 Красноярск – Солонцы.

Депутат сельсовета Надежда Мирошникова живет в п. Арей Емельяновского района. Поселок небольшой, и 128-й маршрут – единственный, на котором люди могут добраться как до краевого центра, так и до попутных населенных пунктов. Все трудоспособное население ежедневно ждет этот автобус, чтобы добраться до работы. Маршрут, по словам Надежды Мирошниковой, удобный, и расписание сельчан устраивает, но в последнее время в расписании стали происходить частые сбои:

– Были случаи, когда автобус вообще не приходил ни разу за день к нам в поселок. Или сходил с линии. Звонишь в диспетчерскую службу, а тебе зачастую грубят или просто бросают трубку. И люди не знают, будет автобус или нет.

Надежда Буценец обратилась к министру с жалобой от пассажиров маршрута № 167 Красноярск – п. Солонцы.

– Первое время, когда на маршрут пришел новый перевозчик, пассажиры были очень довольны. Однако сейчас автобусы постоянно сходят с линии. Люди опаздывают на работу, – рассказала Надежда Буценец.

Сергей Еремин объяснил, что эти маршруты обслуживает одно предприятие, у которого сегодня появились проблемы с подвижным составом.

– Перед новым руководством предприятия поставлена задача в максимально сжатые сроки разобраться в сложившейся ситуации и отрегулировать работу всех маршрутов. Руководители теперь лично будут выезжать на обслуживаемые маршруты, чтобы увидеть положение дел воочию. Ежедневно руководители будут отчитываться мне лично о выполнении рейсов на маршрутах. Что касается некорректных разговоров со стороны диспетчеров, все сигналы проверим, виновных накажем, – подвел итог встречи министр.

Главная задача – сделать все в срок

Совместно с представителями заказчика – Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю и подрядной организации Мостоотряд № 7 Красноярский филиал ОАО «Сибмост» министр транспорта края Сергей Еремин проинспектировал ход строительных работ важнейшей дорожной стройки краевого центра.

Первоначально присутствовавшие осмотрели готовность мостовых опор на левобережной площадке. Далее участники совещания на катере переправились на рабочую площадку русловой опоры № 12. Здесь Сергей Еремин пообщался со студентами Инженерно-строительного института СФУ кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Сергеем Соловьевым и Данилой Потылицыным. Эти ребята второй год совмещают учебу с производственной практикой.

Затем на правобережной площадке руководитель КГКУ «КрУДор» Вячеслав Цыщук доложил министру о текущем состоянии дел.

– На объекте принято и смонтировано более 30 тысяч кубометров монолитного и сборного железобетона. Что касается металлоконструкций, то на эстакадной части правого берега смонтировано 2348 тонн из поступивших 4023 тонн металлоконструкций. На площадку поступило 3977 тонн металлоконструкций руслового



пролетного строения, из которых смонтировано 194 тонны. Всего для монтажа в русловой части будет использовано 14 472 тонны металлоконструкций, – пояснил Вячеслав Цыщук.

Также руководитель Управления автомобильных дорог отметил, что на начало октября намечена сборка специального крана МДК-63 для монтажа пролетных строений русловой части моста.

В заключение министр транспорта акцентировал внимание на значимости строительства для го-

рожан и ответственности заказчика и подрядчика.

– Мост строится. Это сегодня может видеть любой желающий посредством камер наблюдения, установленных на объекте. График работ соблюдается, и наша задача – сдать мост красноярцам в срок, – сказал Сергей Еремин.

Кстати, о видеокамерах. Буквально с первых дней строительства у любого красноярца и жителя края и даже всей России была возможность следить за тем, какие работы выполняет подрядчик на строительных площадках четвертого моста и насколько интенсивно продвигается возведение жизненно важной автодорожной артерии города. Единственное условие – возможность выхода во всемирную сеть Интернет. Эту возможность обеспечивают камеры видеонаблюдения. Сегодня виртуальный доступ на строительную площадку осуществляется с трех камер. Две из них были установлены в прошлом году, третья – панорамная – введена в эксплуатацию в середине сентября.

Мария КЛИМОВА



Директор филиала Антон Слезак

Тасеевский филиал ГП «КрайДЭО» обслуживает 425 километров автомобильных дорог. Из них лишь 45 километров в асфальтобетонном покрытии, остальные дороги в гравийном исполнении. Есть еще автозимник Тасеево – д. Усть-Кайтым. Эти 50 км – единственная связь жителей с «большой землей». Работы по ремонту покрытия проводились на нескольких объектах. На один из них мы и отправились вместе с директором филиала Антоном Слезаком. По пути рассказал он нам, как стал дорожным строителем. Перед выпускными экзаменами в школе появилось объявление, что Красноярская архитектурно-строительная академия приглашает абитуриентов. Среди факультетов почему-то сразу приглянулся ему дорожно-строительный.

– Знаете, учеба меня сразу захватила, – говорит Антон Алексеевич. – Студентом я был старательным и ответственным с первого курса. Все мне было интересно. И теория, и практика. С третьего курса я практику проходил здесь, на этом предприятии, сюда же пришел работать. Был мастером, начальником ПТО, заместителем директора по эксплуатации. И так, ступенька за ступенькой шел по карьерной лестнице.

Антон Слезак еще молод, даже очень молод по сравнению с его коллегами и не перестает учиться у них сложной науке управления. А первым его наставником была бывший директор Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО» Татьяна Анатольевна Жагурина.

«Я его сразу заметила. Он парень деловой, и потом наследственность: папа у него был директором

Чтобы людям приятно было

Автодорогу Канск – Тасеево обслуживают три филиала ГП «КрайДЭО», и ехать по ней одно удовольствие. Гладкая серая лента вьется среди полей и перелесков: ни тебе выбоин, ни вспучиваний, ни других городских неудобств, которыми, например, встречает своих гостей Канск. И под ненавязчивое шуршание шин приходят хорошие мысли о дорожных строителях, которых отчего-то не жалуют, обвиняя чуть ли не во всех смертных грехах, некоторые коллеги. Впрочем, это тема отдельного разговора, ведь и строитель строителю рознь.

автохозяйства. Это как-то сказывается, ведь руководить людьми не так просто, не каждый сможет. Бывает, человек очень хороший, а руководить не может. Начнут из него веревки вить», – вспомнил я слова Татьяны Анатольевны. Из Слезака веревок не вьют, хотя на вид человек он мягкий и даже излишне, до застенчивости, скромный. Таким кажется на первый взгляд. Но дело свое знает, разбирается во всех тонкостях, как-никак 12 лет в дорожной отрасли, не считая университетских лет, где тоже не щипарить учился.

Асфальт давно кончился, и директорская машина катила по гравийке. Слева к дороге подступал лес, а справа, насколько хватало глаз, раскинулось поле колосившихся хлебов. Навстречу из-за поворота выехал «КамАЗ» и прогрохотал мимо нас, не сбавляя скорости.

– Щебень возит, – проводил его взглядом директор. – А вот и наши грейдеристы.

Водитель тем временем съехал на обочину и заглушил двигатель. Два грейдера, следуя друг за другом, ровняли откос дороги. Когда прошли мимо, обратил внимание на необычный вид колес на одном из грейдеров.

– Это у нас, можно сказать, ноу-хау, – пояснил Антон Алексеевич. – В 1990-е годы не хватало запчастей, а мосты от К-700 можно было достать в совхозах. Так нашему механику Александру Андреевичу Шлейнengu, тогда он еще грейдеристом работал, пришла идея попробовать подкатить мост от К-700 под грейдер, что успешно и сделали. Сейчас, конечно, дефицита на запчасти нет, но с такими колесами нашему грейдеру никакие снежные наносы не страшны, поэтому не торопимся менять. На



этом грейдере Владимир Петров работает, а на другом Алексей Прудников. Оба мастера своего дела. Владимир, кроме грейдера, может работать на экскаваторе, бульдозере и катке. Машинист широкого профиля. И в ремонте незаменим, любую технику может отремонтировать.

Пока смотрели, как управляются с неподатливым грунтом грейдеристы, подъехала машина с щебнем и, разгрузившись, отправилась за новой порцией. А один



из грейдеров, оставив обочину, принялся разравнивать привезенный щебень. Убедившись, что работа идет по плану, перекинувшись несколькими словами с рабочими, поехали смотреть другой участок.

– Коллектив у нас сплоченный, – рассказывал по пути директор. – Люди за последние 10 лет, а я уже здесь 12 лет работаю, почти не менялись. Приходили совсем молодыми, без опыта, а сейчас – настоящие мастера. Например, Максим Прудников. Где бы ни работал, всегда свое дело на «отлично» делает. У нас в районе мостовики частенько работают, и когда бывает, что у нас грейдер заказывают, так только его просят. Такого грейдериста поискать.

А еще рассказал Антон Алексеевич, что в Тасеевском филиале ГП «КрайДЭО», так уж истарилось повелось, развито наставничество, когда молодые приходят, будь то водитель, грейдерист или дорожный рабочий, и старшие, у кого больше опыта, всегда им помогают.

– А вот здесь мы ведем работы по ямочному ремонту дороги Тасеево – Верхний Конарай, – сказал директор Слезак. – Работа осу-

ществляется силами двух бригад. Одна выполняет разборку покрытия с помощью фрезы, а другая укладывает асфальтобетонную смесь в ямки. Асфальтобетон мы изготавливаем сами, выпускаем в пределах тысячи тонн в год, в основном, конечно, для ямочного ремонта и частично на продажу населению района и другим организациям.

В это время к подготовленной для укладки асфальтобетонной смеси площадки подъехала «ка-

большая машина. Либо «КамАЗ» выгружает весь материал сам, либо в кузове стоят рабочие и лопатами скидывают его в ямки. И получается, то пересыпали материал, то недосыпали. Мы же на протяжении многих лет используем для этих целей автомобиль КДМ. Материал по транспортеру напрямую идет в яму. Такая технология облегчает ручной труд, и все происходит более аккуратно.

И действительно, работа спорилась. Буквально на наших глазах одна за другой на дороге появлялись новые заплатки. Проезжавшие мимо водители одобрительно поглядывали в сторону дорожников, кое-кто даже приветливо махал рукой, показывая большой палец.

– Мы на этой дороге еще в этом году сделаем 300 метров сплошного асфальтобетонного покрытия, – как бы подводя итог нашей поездке, сказал директор Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО» Антон Слезак.

И уже потом, сидя в директорском кабинете и глядя, как возвращается с дороги усталая за день дорожная техника и выстраивается во дворе в четкую линейку на ночлег, спросил Антона Алексеевича: что для него как дорожника самое главное в работе?

– Чтобы о дорогах, которые мы обслуживаем, не говорили плохо. Чтобы людям по ним ездить было приятно.

Сергей ЛЫТКИН





Николай Иванович Карпачев,
заместитель директора
Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО»

Там где щебень да асфальт

Николай Иванович Карпачев, заместитель директора Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО», мужчина 57 лет, аккуратно подстриженный, с лицом, тронутым легким загаром, и глазами, полными юношеского задора, по-хозяйски обходил территорию асфальтобетонного завода. У высокой горы щебня, урча мотором, загребал в ковш очередную порцию груза погрузчик. По двору, торопясь за порцией горячего асфальта, прошмыгнул самосвал. А над трубой АБЗ серой струйкой уходил в небо дым.

Удовлетворенно охватив взглядом привычную картину и не заметив в ней ничего тревожного, улыбнулся и пошел навстречу гостям. Протягивая руку для приветствия, быстро взглянул: не грязная ли, и только после этого крепко пожал.

– Я на заводе с 1984 года, а в 1985-м дали первый асфальт.

– Можно сказать, что все асфальтобетонные дороги в районе

уложены вашим асфальтом? – спросил я.

– Ну, не моим, конечно, нашим, – поправил он. – Кроме меня, на заводе работают еще четыре человека – водитель погрузчика, два варщика, электрик.

– А сколько вы асфальта делаете?

– Сколько надо будет, столько и сделаем. В этом году, к примеру, планируем выпустить тысячу тонн. А были годы, когда и 12 тысяч тонн делали. Все зависит от объемов работ. Мы ведь отдельно от предприятия не живем.

О том, что АБЗ работает без сбоев, и укладчики асфальта на дорогах претензий к его качеству не имеют, я уже слышал от директора филиала Антона Слезака. А о характере Николая Ивановича, его деловых качествах еще раньше – от бывшего директора предприятия Татьяны Жагачевой, считавшей его правой рукой. Через год будет 30 лет, как работает в дорожной отрасли Почетный до-

рожник Красноярского края Николай Карпачев. А таких званий незаслуженно не дают.

Все так же урча, словно исполняя давно заученную любимую песню, проехал мимо нас погрузчик. Virtuозно развернулся на месте, так, что ни одна щебинка не упала на дорогу, и вывалил содержимое ковша в конусообразный приемник. Оттуда щебень прямоком посыпался на конвейерную ленту и уже по ней покатился в огнedyшащий зев, где дожидался его расплавленный битум. Через несколько минут готовая асфальтобетонная смесь перекечевала в кузов нетерпеливо ждавшего ее самосвала. Николай Иванович привычно смотрел на эту картину и по-доброму улыбался.

Наверное, так же улыбается он, глядя на поплавок, подумалось мне, насыпанному об азартном увлечении Карпачева рыбалкой, на которую, впрочем, в жаркий летний дорожный сезон времени у него почти не бывает. Вот и сегодня вместо рыбалки поедет он на Чемурайский карьер проверить, как идут дела на дробильно-сортировочной фабрике. С начала года она выдала 3 тысячи кубических метров щебня. А надо бы еще.

Сергей ГРИГОРЬЕВ

Молодо — не зелено

Знакомства этого могло и не случиться. Работа у старшего прораба Ачинского ДРСУ, можно сказать, летучая — шесть районов под началом, сидеть в конторе некогда. Три-четыре командировки в месяц норма. А тут случай помог. Заехал Виталий Швыдкий буквально на полчаса в управление и попался на глаза главному инженеру Юрию Симановскому, с которым мы в это время как раз говорили о кадровой политике предприятия, о молодых да перспективных мастерах, которых так не хватает в дорожной отрасли.

— А иди-ка сюда, — сказал Юрий Евгеньевич. — Хочу тебя с прессой познакомиться.

Виталий собрался было увильнуть от разговора, ссылаясь на нехватку времени, но главный инженер был непреклонен, пришлось уступить. Разговаривали в кабинете директора ДРСУ, который в этот день был в отъезде. Виталий обреченно положил свои крупные, не привыкшие к безделью руки на стол, еще более обреченно вздохнул, увидев, как я включаю диктофон, но все же рассказал пока еще не длинную историю своего восхождения из мастеров в старшие прорабы.

— После окончания СФУ я два года вахтовым методом работал мастером на Ванкоре, отсыпали площадки под буровые установки, а потом пришел сюда, — сказал Виталий. Сказал, будто и говорить больше не о чем, остальное и так ясно: вот, мол, сижу я перед вами, старший прораб, дел у меня по горло, а вы меня отрываете. Даже заерзал на стуле, сейчас вскочит и убежит.

— Устал от вахты? — задаю ему вопрос, чтобы хоть как-то удерживать собеседника.

— Нет. Женился, — отвечает он, и маска суровости сползает с лица, уступая место улыбке. Ну, вот можно и поговорить. — Дочка родилась, три с половиной года уже, в садик пошла. Квартиру в ипотеку взяли, ДРСУ помогло. Здесь на человека смотрят, как он работает, не бегают ли туда-сюда. Меня сначала мастером поставили. Потом Александр Александрович перевел в прорабы с испытательным сроком. Посмотрел, как я себя покажу. И вот уже полтора года как

старший прораб.

— А что, на твой взгляд, главное в работе старшего прораба?

— Главное — умение работать. Ответственность брать на себя.

— Берешь? — вопрос, конечно, неуместный, но хочется увидеть реакцию собеседника. Он пожал плечами: разве бы меня стали держать на такой ответственной должности — четыре прораба в подчинении, не считая тех, что работают в филиалах, мастера, рабочие. И отвечать не шел нужным. Это тоже проявление характера, как и немногословность, за которой угадывается скрытое упорство в достижении цели. И снова заторопился — дела. На том и простились.

Но и короткого этого разговора хватило понять, что старший прораб в Ачинском ДРСУ в свои 27 лет человек основательный и знающий себе цену.

— У меня как у специалиста, каким я себя оцениваю, зарплата достойная, — обронил он во время нашего разговора, и сейчас эта фраза всплыла в памяти, как и его кряжистая, крестьянская фигура, когда он стоял на пороге директорского кабинета, и его открытый взгляд не умеющего врать человека.

— Хотелось бы, чтобы мастер приходил уже готовым, но нужно лет пять, чтобы производственный багаж набрал. — Это уже после ухода Виталия говорит главный инженер. — В нашей работе важно самому принимать решения. Пусть даже будут неправильными



поначалу, но учиться думать надо. А опыт придет. У нас до Виталия старшим прорабом был Игорь Николаевич Проценко. К нему мы его и прикрепили. Так Игорь Николаевич тогда еще сказал, что из него толк будет, и не ошибся. Парень он деревенский, чувствуется в нем хватка. Человек, который болеет душой, у которого... — тут Юрий Евгеньевич замаялся, подыскивая нужное объяснение тому, почему в свое время выбор пал на Виталия. — Вот у меня, чтобы какую-то картину представить производственную, где там техника, например, на участках находится, не получается, не могу ухватить. Мне надо нарисовать. И я бывает, как инженер, рисую. А у него все в голове, что меня и поражает. Он как хороший шахматист на несколько ходов вперед видит, есть у него такая черта. Несмотря на молодость, умеет к разным людям подход найти. Советоваться не боится ни со мной, ни с рабочими. А где надо, умеет и кулак сжать — в нашем деле это тоже важно. Перспективный парень. Много на нем держится, очень многое. Побольше бы таких было.

И кто бы спорил.

Сергей ЛЫТКИН

УДИВИТЕЛЬНО И НЕВЕРОЯТНО



В Красноярске ничего подобного еще не было. Первый фестиваль автоиндустрии Auto industry Fest, организованный факультетом транспорта Политехнического института СФУ при поддержке министерства транспорта Красноярского края в честь 50-летия факультета, собрал на острове Отдыха, на открытой площадке перед Центральным стадионом, многочисленную аудиторию зрителей. Особенно много было молодежи.

– Мы проводим первый фестиваль автоиндустрии, посвященный 50-летию факультета транспорта Политехнического института СФУ, – сказал, открывая красочное мероприятие, министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин (кстати, выпускник факультета транспорта). – «Фестиваль автоиндустрии» – совершенно новый для нас формат. Сегодня это первый опыт проведения такого публичного события, которое мы планируем сделать ежегодным. Здесь, в первую очередь, мы хотим показать широкой публике, что автомобильная отрасль многопрофильная, а факультет транспорта для молодых людей может стать удачной путевкой во взрослую жизнь. В добрый путь, фестиваль!

Действительно, красочное зрелище, которое наблюдали многочисленные зрители, не разочаровало. Ретроавтомобили, спортивные мотоциклы и снегоходы от ведущих мировых производителей красноярцы осматривали с нескрываемым интересом и любопытством.

Парад-презентация механизмов дорожной и



строительной техники производства известных зарубежных и отечественных фирм удивлял. Красноярские водители творили просто чудеса. Даже профессиональные пожарные продемонстрировали универсальные возможности современных пожарных машин.

Не скрывали восхищения мальчишки, когда увидели гонки по дрифту. В показательных экстремальных соревнованиях приняли участие известные красноярские мастера этого вида спорта, среди которых были Иван Мельников, Сергей Калюжнов, Алексей Шестаков, Дмитрий Ермохин.

А когда на арену вышли каскадеры, которые продемонстрировали мастерство в стантрайдинге – трюковой езде на мотоцикле, автомобилях, зрители уже не сдерживали эмоций. Поддерживали высокое настроение музыкальные ансамбли.

...Солнце уже скрылось за вершинами отрогов Восточных Саян, а в накрывшей людей тьме высоко в небесах разгорался фейерверк. Этот удивительный праздник надолго останется в памяти сибиряков. Спасибо его организаторам за чудесно проведенный вечер.

Анатолий МИХАЙЛОВ.

*Андрей
Афанасьев,
фотограф:*

– Отправляясь на фестиваль, я взял с собой фотоаппарат. И не пожалел. Мне понравилась вся программа праздника. Фотографировал много, потому что все здесь было интересным и зрелищным. Идея, которую осуществили организаторы этого нового для нашего города мероприятия, считаю просто отличной.

*Михаил
Черемных,
инженер:*

– Оказался здесь случайно – проезжал с ребенком по острову Отдыха, решил посмотреть, что происходит, – и был приятно удивлен. Такой замечательный праздник! Понравилась дорожная техника. Ее машинисты – настоящие виртуозы. Большое спасибо орга-

низаторам за это шоу. Очень красочно, ярко, море драйва. Особенно понравилось выступление мототеатра. Сын просто в восторге. Побольше бы таких мероприятий в городе.

*Анатолий
Касаткин,
журналист:*

– На праздник мы пришли всей семьей, с детьми. «Фестиваль автоиндустрии» запомнился как необычное зрелище, яркое событие. Никогда в Красноярске ничего подобного еще не было. Демонстрация возможностей современной дорожной и строительной техники, мастерство водителей произвели впечатление. Выступления автогонщиков и каскадеров поразили воображение. В целом состоявшийся праздник создал хорошее и радостное настроение. Хочется выразить благодарность организаторам за отличную идею.



Вместе за безопасность

Школьники п. Элита познакомились с деятельностью краевых дорожников и проверили водителей на знание правил дорожного движения. Состоялась совместная акция Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю и ГИБДД «Вместе за безопасность». Учащиеся 7-го класса школы п. Элита продемонстрировали представителям дорожной полиции знания к требованиям безопасности при передвижении пешком, на велосипеде, а также в салоне машины или автобуса. После чего школьники посмотрели видеоролики на тему безопасности дорожного движения и попытались определить, что неправильно сделал водитель транспортного средства.

Кроме этого, ребятам предстояла экскурсия на автодорогу Красноярск – Элита, где специалисты КГКУ «КрУДор» объяснили, что из себя представляет краевая автомобильная дорога.

– Понятие о дорогах у детей очень абстрактное. Мало кто знает, что такое полоса отвода, для чего нужна шумовибрационная полоса, и какой смысл в световозвращателях «кошачий глаз», – говорит ведущий инженер отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» Дмитрий Яцунов. – Также мы хотели показать и рассказать школьникам, за счет чего снижена высокая аварийность на этом участке дороги, и как новые технологии помогают дорожникам улучшать статистику ДТП.

После ознакомительной работы школьники предложили водителям проезжавших мимо машин пройти тест на знание правил дорожного движения.

За идеальные результаты в дорожном экзамене организаторы акции предлагали на выбор детское автокресло или видеорегистратор. За одну ошибку вручали беспроводную гарнитуру, домкрат либо детское удерживающее устройство. Две ошибки, допущенные в тесте, позволили водителю стать владельцем новой аптечки, огнетушителя или светоотражающего жилета. За три неправильных ответа были предусмотрены утешительные призы: кепка, футболка, кружка, ручка или брелок с логотипами организаторов акции. Ну, а тем, кто завалил импровизированный экзамен, школьники вручили знак аварийной остановки, ведь не исключено, что при столь неудовлетворительных знаниях ПДД он вскоре понадобится такому горе-водителю.

Отметим, что подобные акции на краевых дорогах будут проводиться и впредь.

23 сентября специалист по кадрам ГП КК «Балахтинское ДРСУ» Татьяна Орехова отметила юбилей.

Уважаемая Татьяна Дмитриевна!

Примите наши самые теплые поздравления! Пусть накопленный жизненный опыт и мудрость поможет вам достичь новых высот. Пусть сбудутся ваши сокровенные желания и устремления, сохранится все хорошее, что есть в вашей жизни, и приумножатся мгновения радости, любви и оптимизма. Желаем, чтобы в вашей жизни удача, успех и вдохновение были верными спутниками во всех ваших начинаниях, а здоровье и благополучие – на высшем уровне!



Коллектив
ГП КК «Балахтинское ДРСУ»

Дачники – ЭТО ВАЖНО



Министр транспорта Сергей Еремин встретился с дачниками – пассажирами автобусного маршрута № 136 Красноярск – п. Геологов. Проблема, с которой дачникам приходится сталкиваться на этом маршруте, – сбой в расписании. Именно на это садоводы жаловались министру и руководителям предприятия-перевозчика, которые также присутствовали на встрече.

Общение началось на конечной остановке 136-го маршрута. Дачники, а это в основном пенсионеры, говорили, что маршрут удобный, расписание устраивает, но регулярность выхода автобусов на линию по факту не соответствует утвержденному расписанию. Также люди обратили внимание на то, что автобусы зачастую отходят от конечной остановки с опозданием на 10-15 минут.

Дальнейшее общение министра с пассажирами продолжилось уже непосредственно в автобусе. Сергей Еремин отметил, что работа пригородного маршрута в этом дачном сезоне находится под особым контролем министерства транспорта.

– По паспорту на маршруте ежедневно должно быть четыре автобуса, но из-за поломок зачастую на линию автобусы выходили не все. Недавно сменился руководящий состав как головного предприятия, так и филиала, который обслуживает маршрут. В ближайшее время на этот маршрут специально выделят резервный автобус. В случае технического сбоя основного резервный сразу будет выходить на линию. Руководству предприятия поставлена задача жестко отслеживать ситуацию по этому пригородному маршруту, – прокомментировал министр.

Реконструкция моста завершена досрочно

В с. Байкит Эвенкийского автономного округа в торжественной обстановке с участием руководителей поселковой администрации, депутатов сельского и районного Советов, представителей подрядной организации и жителей открыли движение по мосту – единственной водной переправе, связывающей правобережную и левобережную стороны села.

В прошлом году после полного обследования технического состояния моста специалисты признали сооружение аварийным и приняли решение о его реконструкции. Ремонтные работы велись в суровых северных условиях, когда зимние температуры доходили до 45 градусов. Понимая важность моста для местных жителей, подрядная организация – ООО «Мостремстрой» завершило работы раньше пред-

усмотренного контрактом срока на два месяца. В итоге однополосный аварийный мост, который состоял из двух мостов – транспортного и пешеходного, заменили на новый.

Теперь это единое мостовое сооружение длиной 70 метров, с двумя полосами движения и пешеходными тротуарами. Опоры нового трехпролетного сооружения железобетонные с металли-

ческими пролетными строениями, проезжая часть – деревянная.

– Этот небольшой мост очень важен для сельчан, а для нас важен каждый объект – будь то магистральный мост или небольшой мостик на территории. Сегодня ещё один вопрос решен, и мост будет исправно служить жителям Байкита, – прокомментировал министр транспорта Сергей Еремин.



На дачу без пыли!

На автодороге Элита – Арейское – ст. Кача в районе п. Известкового сотрудниками Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю опробована эмульсия для обеспыливания гравийной автодороги.

Разовая обработка этой эмульсией действует около трех месяцев и безвредна для окружающей среды.

– Специалисты КрУДора сразу оценили положительный эффект от применения технологий обеспыливания грунтовых покрытий. В ближайшее время мы планируем осуществить профилировку дороги с помощью автогрейдера, чтобы окончательно убедиться в эффективности эмульсии. После чего мы подведем итоги и решим, станем ли применять тех-

нологию обеспыливания на автодорогах Красноярского края, – рассказал заместитель руководителя по содержанию автодорог КГКУ «КрУДор» Андрей Журавлев.

Технология обеспыливания грунтовых покрытий привезена из Кемерово. На участок гравийной дороги протяженностью 400 м потрачено 285 тыс. рублей.

Напомним, что это уже не первый пример применения новых технологий на автодорогах нашего края. В прошлом году КрУДор испробовал специальную эмульсию, которая «оживляет» асфальтобетонное покрытие. Эксперимент проходил на участке автодороги Ачинск – Горный – Березовый, и результаты себя оправдали. В этом году «омолаживающей косметикой» покрыли 7 км автомобильной дороги Ачинск – Ужур – Троицкое.

Налог на кафе

Депутаты Законодательного Собрания края поддержали в первом чтении изменения в закон «О дорожном фонде Красноярского края».

Выступая перед депутатами, министр транспорта края Сергей Еремин сообщил, что новая редакция позволит дополнить источники финансирования дорожного фонда. Изменения полностью отвечают федеральному законодательству.

Так, федеральный закон разрешает взимать плату за земельные участки в границах полосы отвода автодорог. Также в законопроекте предусмотрена возможность брать налог с собственников

инженерных коммуникаций, расположенных на земельных участках в границах полосы отвода дорог. Кроме того, министр предложил брать плату за парковки, расположенные на дорогах регионального или межмуниципального значения. Кафе, на территории которых расположены парковочные места, также будут платить налог. По приблизительной оценке, общая сумма составит около 5 миллионов рублей, а нагрузка на одно придорожное кафе в среднем составит 10 тысяч рублей в год.

В итоге депутаты поддержали законопроект в первом чтении. Ко второму чтению его планируют доработать.

Домой по новой дороге

Жители п. Залесного в Канском районе скоро будут добираться домой по новой автодороге. Все лето на участке 3+240 км – 8+200 км автодороги Николаевка – Залесный велись работы по ее реконструкции.

В реконструкцию входит устройство полицентрической металлической гофрированной трубы, спрямление автодороги, уширение земляного полотна, устройство водопропускных труб и дорожной одежды, укрепительные работы, а также установка дорожно-знаковой информации.

Окончание работ намечено на середину октября 2013 года.

По материалам министерства транспорта Красноярского края, КГКУ «КрУДор» и краевых СМИ

Заслуженная и трудная победа



Сборная команда Красноярского края стала победителем 13-го межрегионального конкурса профессионального мастерства среди водителей автобусов.

В Красноярск, где проходили состязания по проверке знаний правил дорожного движения, скоростному маневрированию и экономичному вождению на автомобилях, в командной автоэстафете, собрались лучшие водители из Новосибирска, Томска, Тюмени, Красноярска, Кемерово, Алтайского, Красноярского краев, Томской, Кемеровской областей. Конкурс проводила Межрегиональная ассоциация автомобилистов.

С добрыми словами напутствия к участникам обратились министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, почетные гости – руководители департамента транспорта администрации Красноярска, краевого комитета Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, отдела ГИБДД по Красноярскому краю.

Право поднять флаг состязаний было предоставлено прошлогоднему победителю межрегионального конкурса – команде Новосибирска. Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин объявил соревнования открытыми.

Сердцем яры красноярцы

На открытой площадке перед Центральным стадионом на острове Отдыха дул пронизывающий ветер с Енисея. Низко нависшие серые облака плотно закрыли солнце. Холодно. Но собравшиеся водители к непогоде отнеслись лишь как к дополнительному испытанию. Сибиряки!

Сборная команда Красноярского края была сформирована из числа победителей краевого конкурса. В нее вошли: С.Г. Плотников (МП «ПАТП», Железногорск), А.В. Иванькин (МП «КПАТП-2», Красноярск), В.С. Лось (МП

«КПАТП-2», Красноярск), О.В. Ермолаев (ГП КК «Шушенское АТП», п. Шушенское), А.В. Новожилов (МП «ПАТП», Железногорск), С.В. Лось (МП «КПАТП-2», Красноярск), С.С. Герасименко (ГП КК «Канское ПАТП», Канск), А.Н. Козлов (ГП КК «Шушенское АТП», п. Шушенское).

Команда Красноярского МП «КПАТП-7» представляла краевой центр. В ее составе лучшие водители: Е.А. Кутицев, В.А. Волков, О.И. Налетов, С.В. Семикин, М.Г. Тит, И.И. Бугров, Д.В. Косов, А.В. Тамбовцев.

Первыми стартовали участники, выступавшие в классе автобусов «ЛиАЗ» и легкового автомобиля ГАЗ – «Волга».

Конечно, все волновались, переживали за свои команды. Еще бы, почти вся Сибирь в лице сильнейших представителей профессии водителя автобуса была представлена в Красноярске. Соревнование профессионалов – дело не только ответственное, но и престижное. Так что схватка предстояла жесткая, принципиальная и бескомпромиссная.

Представителем сборной Красноярского края был назначен генеральный директор МП «КПАТП-2» Виктор Маркевич. Большой поклонник спорта, он за короткий срок подготовки сделал все от него зависящее, чтобы сборная команда сосредоточилась на главном – успешном выступлении. И наши водители не подвели.

Первым серьезную заявку на победу сделал Сергей Лось в скоростном маневрировании автобуса марки «ЛиАЗ». При выполнении обязательной программы он не совершил ни одной ошибки, выполнил очень точно все задания на трассе. Как показали дальнейшие события, никто из 18 участников так и не смог «догнать» Сергея. Он вышел в лидеры. Но окончательный результат станет известен после проверки теоретических знаний по правилам дорожного движения.

За лидером устремилась Марина Тит, которая тоже не допустила ни одной ошибки при вождении, но проиграла Сергею по времени. Закрутилась интрига: кто же лучший? На решение 20 задач по знанию правил дорожного движения Лось затратил 47 секунд (неплохой результат), но Марина в этом конкурсе установила невероятный рекорд – 16 секунд. Никто из всех участников не смог превзойти его.

Тем не менее судейская бригада отдала предпочтение Сергею Лосю, учитывая его высокое водительское мастерство. Марина Тит стала второй, третье место занял член сборной Красноярского края Александр Новожилов из Железногорска. Весь пьедестал почета заняли наши!

В классе автомобиля марки «ГАЗ» («Волга») по традиции вы-

ступали руководители предприятий. Мы болели за генерального директора МП «ПАТП» из Железногорска Сергея Георгиевича Плотникова. Удивительный человек! Спокойный, уравновешенный, доброжелательный. В юности около десяти лет занимался биатлоном. Спортсмен! С 1995 года ежегодно участвует в этих соревнованиях профессионалов. Многократный победитель! Накануне он уверенно выиграл краевой конкурс, и вот теперь экзамен на первенстве Сибири. Мало кто знает, что 19 сентября у Сергея Георгиевича день рождения. Как же мы ему желали удачи!

И по итогам конкурса он выиграл. Всего на два очка от Плотникова отстал красноярец Виталий Волков, третьим стал Артем

Богданович, представитель Кемеровской области.

В классе автобусов марки «ПАЗ» красноярцев «прижали» конкуренты. По итогам соревнований первое место завоевал Андрей Кузора, представитель Кемеровской области, вторым стал Андрей Сикора из Томска (ОАО «Томскавтотранс») и третьим – Владимир Станиславович Лось (отец Сергея Лося). Нужно было видеть, как радовались красноярские водители этому успеху призера. Да, трудно досталась бронзовая медаль ветерану.

Второй день соревнований оказался для красноярцев более скромным по завоеванным наградам. Однако в классе автомобилей марки «МАЗ» член сборной команды Красноярского края Степан Герасименко из Канска

профессиональный конкурс состоялся. Это главное.

С показательным выступлением на «Волге» выступил кандидат в мастера спорта по автокроссу Александр Щетинин. Мастерству спортсмена от души аплодировали все участники соревнований.

На главной аллее Центрального стадиона была развернута ретровыставка автомобилей, которая вызвала большой интерес. От имени министерства транспорта Красноярского края, факультета транспорта Политехнического института СФУ, который отмечает 50-летний юбилей, благодарственными письмами были награждены ее организаторы.

Победителям и призерам вручены ценные призы, грамоты, благодарственные письма.

По итогам соревнований в общекомандном зачете первое место заняла сборная команда Красноярского края, второе – команда Красноярска и третье – команда Томска (ОАО «Томскавтотранс»).

Специальным призом, учрежденным ОАО «Томскавтотранс», награждена Марина Тит.

На церемонии закрытия профессионального конкурса министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин сказал:

– Два дня, проведенных на соревнованиях, сплотили крепкой дружбой транспортную, автомобильную отрасли Сибири. Самое главное – общение. Это новые знакомства, впечатления и надежды. Нет ничего ценнее в жизни, чем человеческое взаимопонимание. Вы – Люди с большой буквы! Большой, глубокий вам поклон за высокое профессиональное мастерство. До новых встреч!

Анатолий КАСАТКИН





Вот это батяка!

Люди с активной жизненной позицией всегда востребованы обществом. Это аксиома. Теоретическая. А на практике?

В размышлениях на эту тему припомнилась встреча с Владимиром Станиславовичем Лосем и его сыном Сергеем – водителями автобусов Красноярского муниципального городского пассажирского предприятия № 2.

По результатам краевого конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса» они стали призерами. В классе автобусов «ПАЗ» Владимир Станиславович Лось завоевал золотую медаль, а Сергей в классе автобусов «ЛиАЗ» – бронзовую.

Интерес к лидерам профессиональных соревнований был очевидным. Хотелось узнать, какие же люди скрываются за почетными наградами.

– На предприятии работаю 31 год, – рассказывает Владимир Станиславович. – А вообще на пассажирском транспорте с 1975 года.

Я глядявваюсь в крепко сложенного, оптимистически настроенного человека и задаюсь вопросами: откуда берутся такие люди? Где сформировался характер этого человека? Откуда в нем такая жизнеутверждающая сила?

Как выяснилось, Владимир Лось родился и вырос на севере Красноярского края, в деревне Чунояр Богучанского района. Увлечение техникой у него с детства.

– В деревне почти в каждой семье были мотоциклы. У меня три брата, и у всех они тоже имелись, – с улыбкой вспоминает Владимир

Станиславович. – Так что управлять мотоциклом, а потом легкой машиной я научился рано. А еще в детстве увлекся спортом. От нашего дома 50 метров до реки Чуны. Купались в ней до тех пор, пока не замерзала. Так научился плавать. Потом футбол, баскетбол, лыжи, настольный теннис. Когда переехал в Красноярск, стал играть в футбольной команде за предприятие. Мы даже на первенстве России выступали по футболу среди любительских команд. Я и сейчас играю в команде ветеранов по мини-футболу на первенстве города – кому за 45 лет, хотя самому уже 55 (*смеется*). Пригласили. В позапрошлом году на городском первенстве по мини-футболу среди команд автотранспортных предприятий первое место взяли. И тогда же по настольному теннису стали первыми. У меня трое сыновей. Всех за собой в спорт привел. Сергей с Саней в футбол и баскетбол играют за наше предприятие.

Сыновей Владимир Станиславович привел не только в спорт, но и на свое предприятие.

– А Сергей водителем автобуса стал тоже, глядя на вас?

– Не сразу. По первой профессии Сергей повар 5-го разряда. Он работал поваром. А потом решил к нам на предприятие перейти. Вот уже седьмой год работает рядом. Но за руль автомобиля я сыновей посадил, когда они у меня на коленях умещались. С рук учил. Рано начали ездить. Лет

с десяти умели водить машину.

– Водительские права я получил, когда учился в десятом классе, – подключается к беседе Сергей. – Права на вождение автобуса получил в 2007 году. А что касается спорта, то мы стараемся от отца не отставать. В прошлом году участвовали в городских семейных соревнованиях и стали победителями. В профессиональных конкурсах тоже всегда участвуем с удовольствием. Здорово! Общение, дружба! В Новосибирске в прошлом году на региональных соревнованиях заняли второе место из десяти команд.

Ко всему сказанному следует добавить такую немаловажную деталь: Владимир Станиславович Лось на предприятии является еще и председателем профсоюзного комитета. Организация культурно-массовых мероприятий, групп здоровья, любительских соревнований – в этом есть и его заслуга. На предприятии стремятся бережно относиться к работникам. Ни одна просьба не остается без внимания. И в этом – одна из причин, почему по производственным показателям Красноярское муниципальное городское пассажирское предприятие № 2 числится в числе лидеров.

– Очень важно, когда рабочую инициативу поддерживает руководство, – считает Владимир Станиславович. – Наш генеральный директор Виктор Маркевич всегда прислушивается к нашему мнению, а коллектив у нас немаленький – 447 человек. И всех объединяет одна главная цель – работать хорошо.

Признаться откровенно, искренне позавидовал сыновьям Владимира Станиславовича. Вот это батяка!

Анатолий КАСАТКИН

Непросто называться капитаном

Флотская биография Олега Барташова стала достойным продолжением жизни и деятельности на Енисее его отца – капитана речного флота Юрия Михайловича Барташова.



Сухогруз «Арзамас», которым командовал Юрий Михайлович, держал курс на север Красноярского края. Доставлял оборудование, уголь, стройматериалы, продукты труженикам городов, поселков, деревень, расположенных на Подкаменной и Нижней Тунгусках, Енисее. Отец стал брать с собой сына с шести лет в дальние плавания по великой сибирской реке. Любознательность, впечатлительность, крепкая флотская дружба экипажа на пароходе постепенно сформировали в мальчишке собственные жизненные цели и установки. Крепло в нем главное желание – стать капитаном речного флота. Как отец!

После успешного окончания десяти классов Олег уехал в Ленинград и поступил в речное училище, которое окончил с отличием. Мог остаться в Ленинграде – предлагали работу в Северо-Западном пароходстве. Но Олег вернулся в Красноярск. С отличием же окончил Новосибирский институт водного транспорта, получил профессию инженера-механика. И одиннадцать с половиной лет работал на судах Енисейского флота. Дослужился до капитана.

Но жизнь не стояла на месте. Впереди ожидали новые перемены. Предложили работу в Енисейском речном пароходстве. И он согласился. Двенадцать лет работал на руководящих должностях: главным механиком по нефтеналивному флоту, заместителем и потом начальником управления. Стал директором департамента.

Опыт административной работы стал еще одним шагом вперед. А четыре года назад его пригласили возглавить Красноярский институт водного транспорта – филиал Новосибирской академии.

– Капитанская служба не сахар, – размышляет Олег Юрьевич. – Спишь, а подсознательно чувствуешь, как у тебя на судне работают двигатели, механизмы. И если какой-то режим сменился, сразу просыпаешься. В навигацию ты всегда на рабочем месте, независимо от обстоятельств, отдыхаешь или находишься на вахте. На Севере долго работали. По Нижней и Подкаменной Тунгускам шли караваном, производили доставку угля в Воронцово и Байкальск, продукты везли жителям деревень. Когда идешь по притокам Енисея, весь во внимании. Весной после таяния снега вода поднимается до 20 метров. В некоторых местах даже мощности судна не хватает, чтобы преодолеть сильное течение. Караван вытягивает. Поднимаешься неделю, а после разгрузки вниз летишь, как на моторной лодке. За полтора дня «вылетаешь» на Енисей. Такая махина несется, только кусты мелькают.

У Енисея своенравный характер, сложная логия реки не позволяет расслабляться. Чего стоит один Казачинский порог! Здесь очень сильные сливы – скорость течения до 20 км в час. Туер помогает – на лебедке поднимает и протаскивает корабли. А какие на Севере красивые места! Видишь на берегах диких, непуганых зверей.

Вот лоси выходят к реке, медведи бродят. В быстрых речках вода чистоты необыкновенной. Монетку кинешь – ее видно. Кажется, она лежит неглубоко. Берешь весло – метра три, и даже дна достать не можешь.

Отец очень рано ушел из жизни – в 47 лет. В Дудинке это произошло, на борту теплохода. Сердце подвело. Мама Клавдия Васильевна умерла в 60 лет. Она тоже флоту посвятила жизнь. Работала на Красноярском судоремонтном заводе. Сначала на очистной станции лаборантом, потом в производственно-техническом отделе. Сестра окончила Красноярский педагогический институт.

...Слушаешь Барташова и понимаешь, что бывших капитанов не бывает. Сейчас ему 48 лет. Энергичный, инициативный, с опытом и практическими знаниями, Олег Юрьевич стал командиром большого «корабля», на котором готовят специалистов будущего.

– Когда возглавил институт, думал, будет легче, – откровенно признается Олег Юрьевич. – А здесь то же самое: свой флот, швейный и транспортный цеха, столовая. У нас очень сильный преподавательский состав. Кроме образовательной и специальной программ обучения, преподаватели занимаются научной деятельностью. Наша главная цель – воспитывать молодых речников так, чтобы ими гордились, чтобы достойно продолжались традиции Енисейского речного флота.

Анатолий КАСАТКИН

Такой футбол нам нужен!

2013 год для ГП «КрайДЭО» юбилейный. 10 лет назад была образована эта крупнейшая в крае государственная подрядная организация. Футбольный турнир, посвященный первой в истории предприятия круглой дате, состоялся в конце августа в селе Дзержинском.



Первый день соревнований выдался пасмурным. Футболисты и зрители с опаской поглядывали на небо, как бы дождь не испортил праздник. Но обошлось. Открывая соревнования, глава Дзержинского района Дмитрий Ашаев поблагодарил организаторов турнира за то, что выбрали для его проведения гостеприимную дзержинскую землю, поздравил гостей с 10-летием предприятия и пожелал успехов в стратегически важном труде и, конечно же, на футбольном поле. Вслед за ним к микрофону вышел заместитель министра транспорта Красноярского края Андрей Иванов.

– Дорогие друзья, признаюсь честно: я даже немного завидую по-хорошему футболистам, которые сейчас выйдут на поле, – сказал он. – Очень здорово, что вы

можете проявить себя не только как дорожники, которые строят, ремонтируют и содержат наши дороги, но и как спортсмены. Пусть победит сильнейший.

Исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов был краток:

– Спасибо дзержинцам, что приняли нас. Турнир этот первый, но, надеюсь, не последний. И мы будем проводить их не только по таким значимым для нас событиям, как 10-летие со дня образования КрайДЭО, но и ежегодно.

Под звуки Государственного гимна над стадионом взвился Флаг России. Соревнования начались. Первыми на футбольное поле вышли команды Тасеевского филиала и сборная Рыбинского и Саянского филиалов ГП «КрайДЭО». В упорной борьбе с минимальным перевесом 1:0





только молодого задора было недостаточно. Финальный свисток судьи оборвал «избиение младенцев» на счете 7:2 в пользу абанцев.

Зрители с нетерпением ждали, когда же на поле выйдет команда административно-управленческого персонала. Жребий свел их с абанцами. И то ли, одержав легкую победу в первом матче, команда Абанского филиала решила, что и вторая игра станет для них легкой прогулкой на пути к финалу, то ли соперник подошел к игре со всей серьезностью, выстроив тактическую схему, которой от него никто не ожидал, – но только самая результативная команда первого дня соревнований потерпела сокрушительное поражение с сухим счетом 0:5. Причем три гола в этом матче на счету отца и сына Минахметовых, а два других забили Роман Маке-ров и Константин Штарев.

В тот же день уверенные победы над своими соперниками одержали команды Березовского и Емельяновского филиалов ГП «КрайДЭО». Экономя место в журнале для фотографий, скажу, что именно они и встретились в финальном матче. А победителем первого футбольного турнира среди предприятий ГП «КрайДЭО» стала команда Березовского филиала.

Три турнирных дня оказались настоящим праздником, доставив удовольствие и игрокам, и зрителям. Эмоции били через край. А расстроенных, даже несмотря на поражение своих команд, не было.

– Ну, что ж, – сказал исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов. – Кому не повезло в этот раз, повезет в следующий. А в том, что футбольный турнир станет традиционным, я не сомневаюсь.

Сергей ГРИГОРЬЕВ

победу одержали рыбинцы. В следующем поединке сошлись команда Дзержинского филиала и гости из Манского района. Родные стены помогли хозяевам одержать победу – 2:1.

Самым обильным на голы оказался третий матч. Ирбейский филиал выставил против своих соперников – футболистов Абанского филиала молодую команду, которая без разведки бросилась в бой и даже сумела забить первый гол. Но, как оказалось, для победы одного



К тайне погибшего

Памятная плита установлена членами красноярской экстремальной экспедиции на месте трагической гибели гражданского самолета Ил-12, который разбился в саянской тайге в 1954 году, врезавшись в гору Сивуха (1800 м). Экспедиция была посвящена 50-летию факультета транспорта Политехнического института СФУ, юбилей которого отмечается в октябре.



На пресс-конференции руководитель экстремального автотохода, инженер факультета транспорта Политехнического института СФУ Андрей Китаев рассказал историю, связанную с авиационной катастрофой.

О гибели самолета в Сибири в ночь с 27 на 28 октября 1954 года в официальной информации лишь коротко сообщалось. Попытки по горячим следам отыскать пропавший самолет не увенчались успехом. Лишь через семь месяцев останки воздушного судна случайно обнаружил местный охотник, который указал точное место катастрофы. Прибывшие спасатели из 20 отыскали 16 тел погибших. Что здесь произошло, можно только догадываться: кругом были следы россомахи.

В 1996 году трагедией самолета Ил-12 заинтересовался красноярский журналист и писатель Сергей Кузичкин, а позже к этой теме в 2005 году подключилась красноярская журналистка Мария Мишкина. Энтузиастам удалось восстановить некоторые подробности так печально завершившегося полета, в котором погибли 20 человек – 7 членов экипажа и 13 пассажиров.

Загадка таежной трагедии

– Впервые услышал об этой авиакатастрофе в 2005 году, –

вспоминает Андрей Китаев. – В тех краях существовала некая легенда, что в верховьях реки Маны разбился китайский самолет. В 2006 году мы предприняли первую вылазку к месту катастрофы. Увидели два двигателя от самолета Ил-12. В «лихие» 1990-е кто-то на гусеничной технике уже побывал здесь, разрезал корпус самолета и вывез алюминий. Видимо, сдал его на металлолом. Остались только мелкие детали. Но меня заинтересовала судьба погибших. И я стал собирать малоизвестные факты.

Андрей постепенно выяснил, что разбившийся самолет Ил-12, бортовой номер «Л 1789», принадлежал второй эскадрилье 64-го авиационного отряда Московского управления гражданской авиации. Он успешно выполнил 135-й рейс Москва – Пекин и летел обратно рейсом № 136 по маршруту Пекин – Москва с промежуточными посадками в Иркутске и Новосибирске. На этот рейс в Иркутске сели Григорий Владимирович Дорошенко, полковник гражданской авиации, начальник Восточно-Сибирского управления ГВФ, и Александр Алексеевич Цыганков, подполковник гражданской авиации, заместитель начальника Восточно-Сибирского управления ГВФ по политчасти. Они летели в

Новосибирск на совещание по вопросам безопасности полетов. Не долетели.

Расследованием трагической судьбы самолета все это время занимался еще один человек – дочь бортпроводницы москвичка Любовь Романченко, которая хотела знать место и обстоятельства гибели матери.

– Уже будучи школьницей, я узнала, что самолет потерпел катастрофу в Восточной Сибири, – вспоминает она. – На запрос из Красноярского архива ФСБ мы получили только справку с датой регистрации самолета. Больше ничего.

Долгие годы из всех инстанций на свои запросы Романченко получала отказы. Трагедия была окутана пеленой секретности. Почему? Только спустя 50 лет со дня трагедии в саянской тайге, наконец, она получила долгожданные документы из Росгосархива экономики. Причем каждый документ был помечен грифом «Сов. секр.». Так Любовь Романченко узнала подробности о гибели воздушного судна.

Из Иркутска самолет вылетел в 21.09. Сначала видимость была хорошая, но потом погода испортилась. В 22.55 Ил-12 пролетел Нижнеудинск. В связи с непогодой самолету дали посадку в Красно-

самолета

ярске. Он вышел на связь в 23.54, 00.11. Это был последний сеанс. Никаких тревожных сообщений с борта не поступало. Но Ил-12 по непонятным причинам отклонился на 140 километров в сторону от воздушной трассы. Диспетчер дал команду снижаться до 1500 метров. Высота подлета с восточной стороны была 2100 метров. И самолет ударился в гору Сивуха.

Поиски тогда были очень интенсивными. Ведь в самолете, как выяснилось, летели иностранцы – поляки, греки, китаец.

– Со временем я получил полный список погибших, – рассказывает Андрей Китаев. – Даже удалось отыскать брата одной из погибших женщин. Он живет в Саратове. Когда я с ним созвонился, то узнал, что ему до сих пор ничего не известно о деталях гибели сестры, настолько все было засекречено.

Но остается загадкой факт: экипаж был сформирован из опытных летчиков, прошедших войну. Почему они не смогли определить местоположение и отклонились от маршрута? Очень странно.

О чем рассказали фотографии

В мае 1956 года красноярский художник Илья Дмитриевич Титов отправился с геологами в Восточные Саяны. Он писал этюды в верховьях Маны. Вместе с работником геологической партии Виктором Плотниковым Илья Дмитриевич решил добраться до горы Сивуха. И там они увидели

разбившийся самолет.

На месте авиакатастрофы он нашел в примятой траве не замеченную и кем-то затоптанную фотопленку. Вернувшись в Красноярск, художник промыл ее, высушил и сделал фотографии. На них были запечатлены польские граждане. На рукавах черные нашивки с надписью Polska. О находке Илья Дмитриевич никому не рассказывал. Опасался. Время-то было какое. Хранил пленку и фотографии, надеясь, что наступит день, когда он сможет отдать их тем, кому они принадлежат.

Из архивных документов стало известно, что граждане Польши были: два офицера, члены наблюдательной комиссии ООН во Вьетнаме – Францишек Рыдз и Марианн Казаковский, дипломатический курьер МИД Польши Мичислав Валентович и польский специалист Тадеуш Ванцкевич.

9 октября 1954 года в Ханое праздновали победу. На пленке засняты первые дни окончания освободительной войны во Вьетнаме и крах французской оккупации. Вьетнам стал независимой страной. Значит, поляки, находясь в Ханое, стали очевидцами исторических событий и засняли торжество вьетнамского народа и нового Вьетнама. Сомнений нет, пленка принадлежала погибшим полякам. Уникальные подлинные кадры имели тогда огромное значение для мировой общественно-

сти. Они и сейчас имеют не меньшую историческую ценность.

Никто не забыл

Андрей Китаев со студентами, единомышленниками решил увековечить память о погибших, о разыгравшейся трагедии. На собственные средства друзья организовали экспедицию.

– Первая попытка нами была предпринята в 2010 году, – рассказывает он. – Мы там установили крест, осветили это место. А теперь решили установить памятную плиту. Она изготовлена на средства красноярского предпринимателя Владимира Александровича Вапилова.

От Красноярска до места катастрофы более 300 километров. Экспедиция в составе восьми человек отправилась в путь на трех «УАЗах». Две недели, преодолевая преграды дикой таежной природы, по бездорожью люди упорно пробивались к намеченной цели. Везли с собой воду, цемент, питание... Вес плиты – 80 кг. На руках не унесешь, тем более в условиях высокогорья.

Пошли дожди. Машины вязли в болотине, ломались. Ремонтировали их и снова продвигались вперед. До места крушения добрались уже на двух «УАЗах». Но все-таки они свою задачу выполнили. Установили памятную плиту с именами погибших. Теперь люди будут знать о трагедии, которая случилась в далеком 1954 году в саянской тайге. Согласитесь, благодарное и благодарное дело.

Анатолий КАСАТКИН

