



ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№4
(30)

ИЮЛЬ-
АВГУСТ

2015

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

5 июля – День работников
морского и речного флота



2 августа – День
железнодорожника



16 – августа День Воздушного флота России

Галина ЗАХАРЕНКО

От Замятино
до Петербурга

Анатолий МИХАЙЛОВ

Надежный
капитан

Сергей ЛЫТКИН

Папа, мама, я –
дорожная семья

СОДЕРЖАНИЕ

Геннадий Каледа Небо становится ближе	4
Анатолий Уральский Тайны летающей бабочки	6
Галина Захаренко От Замятино до Петербурга	8
Группа компаний «БРИЗ»	10
По самым высоким стандартам	11
Анатолий Касаткин Дорогами испытаний	12
Федор Сухов Больше, чем футбол	14
Надежда Морозова Как рождаются династии	16
Анна Ильина В школу – на новеньком автобусе	17
Сергей Григорьев Константин Пономарев: «Я в восторге от профессии»	18
Анатолий Михайлов Надежный капитан	20
Сергей Лыткин Папа, мама, я – дорожная семья	22



В номере использованы фотографии Сергея ЛЫТКИНА, Марины ПОЛЕЖАЕВОЙ, Анатолия КАСАТКИНА, Галины ЗАХАРЕНКО и пресс-служб администрации Красноярского края и группы компаний «БРИЗ»

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

**Учредитель
и издатель**
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

**Ответственный
секретарь**
Лана БАЙКАЛОВА

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 3,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Все, всем, всем!»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
1.09.2015 в 16.00.
Цена свободная

Электронная версия
журнала на сайтах:
www.mintrans.krskstate.ru
www.krudor.ru

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.

16+

**ПРЕСС
АТТАШЕ**
ИНТЕРЕСНЫЕ СООБЩЕНИЯ

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.



Небо становится ближе



15 августа в международном аэропорту Емельяново красноярцы с энтузиазмом отметили День Воздушного флота России.

Традиция отмечать День Воздушного флота на части летного поля появилась около десяти лет назад. Задумка прижилась и превратилась в масштабный и долгожданный праздник не только взрослых, но и детей. Много семейных пар с детьми всех возрастов. От детского гомона, восторженных эмоций и радостных улыбок, голубых воздушных шаров все вокруг – здание, самолеты, спецтехника и, конечно, персонал – буквально преображается.

Для малышей это почти волшебство: вот они, рядом, эти железные птицы, с шумом проносящиеся далеко в небе. Можно подержаться за крыло, посидеть в вертолете, заглянуть в кабину и в кои-то веки взяться за настоящий штурвал. В кабине самолета родители с детской непосредственностью усаживаются в кресло пилота, тянутся к тумблерам и начинают неистово вращать штурвал. Вот уж действительно, тысячам горожан небо становится ближе. И так с каждым праздником!

– В общем-то ради этого мы и проводим свой профессиональный праздник как общегородской, насыщая его не только авиашоу, но и выступлениями артистов, акробатов, аниматоров для детей, проводящих забавные конкурсы, игровые локации, чтобы гости смогли получить массу положи-

тельных эмоций, соприкоснуться и в чем-то открыть для себя мир авиации, – говорит генеральный директор ООО «Аэропорт Емельяново» Олег Шпагин. – Авиация непростая отрасль, но интересная. Здесь горожане, не часто пересекающиеся с авиацией и аэропортом, могут пообщаться с теми, кто предан небу всем сердцем, – летными экипажами, наземными службами. Они влюблены в свое дело и, возможно, передадут кому-то из маленьких зрителей частичку своей любви к небу. Ради этого стоит стараться.

Аэропорт Емельяново по праву называют воздушными воротами Красноярского края. Он является стратегическим транспортным узлом между Азией и Европой. В прошлом году второй раз в своей истории аэропорт преодолел пассажиропоток более чем два миллиона. Каждый день аэропорт принимает около 40 самолетов, в том числе транспортных, и до семи тысяч пассажиров.

Через наш порт около 30 российских и зарубежных авиакомпаний осуществляют пассажирские перевозки по 75 направлениям. Поэтому особенно приятно было узнать о недавнем присвоении аэропорту Емельяново оценки «Три звезды». В чем тут суть?

Отраслевое агентство «Авиа-Порт» второй раз проводило

комплексное исследование обслуживания пассажиров в 32 региональных аэропортах России и Белоруссии. В течение года эксперты учитывали около 300 показателей – от сайта аэропорта до предполетных формальностей. Рейтинг от нуля до пяти. «Три звезды» также получили воздушные гавани почти европейских городов Калининград и Ростов-на-Дону. В прошлом, первом, рейтинге наш порт смог получить только «Две звезды». Прогресс очевиден и порадовал коллектив к празднику.

Работу специалистов разных служб – производственно-диспетчерской, авиационной безопасности, организации пассажирских перевозок, инженерно-авиационной обычно никто не видит, но когда все службы работают оперативно, четко и слаженно, пассажиры получают возможность путешествовать безопасно и с комфортом, а аэропорт повышает свою «звездность» в рейтинге.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин обратился со словами приветствия к труженикам авиации и горожанам:

– Для нашего края авиация чрезвычайно важна, особенно для северных территорий. Ведь в некоторые из них можно только долететь. У нас протяженность многих направлений превышает 2 тыс. км. Это даже в масштабах Российской Федерации немало. Понимая всю возложенную на вас ответственность, вы с честью выполняете



свою работу – объединяете пространство, сближаете людей. Спасибо вам за ваш труд. День Воздушного флота – особый праздник, который все любят и ждут, чтобы прикоснуться к романтике неба.

А на перроне аэропорта Емельяново тысячи гостей, взрослые и дети. Для многих семей День Воздушного флота стал обязательным к посещению, хотя большинство не имеет к авиации никакого отношения. Их влечет интерес к авиатехнике, желание показать детям и внукам премудрости авиации из первых рук, чтобы и самим еще раз окунуться в мир высоты и путешествий, в мир, который начинается на земле. Только раз в году небо становится так реально близко.

Если одних привлекала авиатехника, то другие получали удовольствие у главной сцены, где зрителей ожидала интересная развлекательная программа. А завершился концерт розыгрышем «Билета удачи». Молодой человек, которому улыбнулась удача, получил сертификат на бесплатный перелет по одному из туристических направлений. Помимо главного приза, партнеры праздника, также по билетам, осыпали еще несколько красноярцев ценными призами.

Магия неба у всех проявлялась по-разному. Конечно, большие железные птицы приковывали к себе повышенное внимание. Впрочем, не остался незамеченным самый маленький, четырехместный, вертолет «Робинзон R66», принадлежащий компании «Крас-Авиа». Командир вертолета Сергей Кузнецов, летавший до этого

на вертолете Ми-8, поделился своим впечатлением:

– Для кого праздник, а для меня рабочий день, правда, необычный. Функции сегодня немного другие, в основном разговорные. Приятно и удивительно, что каждый год на праздник приезжает огромное количество людей. Я вижу неподдельный интерес к вертолетам и пожилых людей, и молодежи. Можно подойти близко, все рассмотреть, пообщаться с пилотами. Это замечательно, что администрации аэропорта, города и края организуют для людей такое мероприятие.

– Вы, наверно, также с детства мечтали летать?

– У многих, как правило, путь в авиацию тернист. Окончить училище, стать специалистом – на это уходят годы, но это того стоит. Очарование небом – это навсегда. Пусть я летаю не так высоко, но всегда буду стараться быть ближе к небу. У меня простое пожелание пассажирам: небо разное, но вы доверяйте профессионалам.

У нашей авиагавани недавно появился новый инвестор в лице компании «Базовый элемент». Директор по развитию Олег Селиверстов рассказал, какие изменения предостоят аэропорту в ближайшее время:

– Во-первых, это строительство нового современного терминала общей площадью 41 тыс. кв. м с пропускной способностью до 2,5

млн. пассажиров, который должен появиться до декабря 2017 года. В существующем терминале будет новая, более понятная навигация. Сделаем новую стерильную зону на втором этаже и дополнительный выход на посадку, появятся новые торговые зоны и точки питания. На это собираемся добавить 600 кв. м площадей. Мы уже провели аудит технологических процессов аэропорта и увидели, что можно улучшить незамедлительно. Будем прислушиваться к мнению персонала, им хорошо известны текущие проблемы. В аэропорту хорошая укомплектованность техникой, планов по дополнению пока нет. Понятно, что они появятся со временем и точно при строительстве терминала. Продолжим и расширим работу с авиакомпаниями, будем работать над открытием новых международных рейсов.

– В заключение отмечу, что праздник был организован просто здорово. Это и впечатляющее авиашоу, и емкая концертная программа на разный вкус, и работа аниматоров с детьми. Вижу по зрителям, всем очень нравится. И с погодой повезло, обещанного дождика нет, а это хороший знак, – улыбаясь и не скрывая радостного настроения, говорит Олег Селиверстов.

Геннадий КАЛЕДА

Тайны летающей бабочки



Знакомьтесь: Иван Скуртул, командир воздушного судна, вертолета «Robinson R-66» государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа». Человек счастливой судьбы.

Я стоял на берегу Енисея. Где-то в чистом, безоблачном небе услышал приближающийся звук, характерный для вертолета. Поднял голову и увидел силуэт воздушной машины. Небольшой, красивой, изящной. Вертолет летел невысоко и не быстро. Невольно подумал: «Быть может, это Иван вылетел на очередное задание. Удачи тебе, командир!».

Романтиками не рождаются

Мне не приходилось близко сталкиваться с профессионалами вертолетной службы. Но День Воздушного флота России объединяет многих людей, которые посвятили свою жизнь авиации.

Мы познакомились. Иван ожидал моих вопросов, а я – его рассказов. Чтобы спрашивать, надо знать. А я вертолеты видел только в небе. Честно ему в этом признался. Скуртул по-доброму рассмеялся, и я вздохнул с облегчением.

Он в расцвете жизненных сил. Энергичный, общительный, любознательный и влюбленный в свое дело человек. Я это понимал по мере нашего общения. Но удивился, когда Иван откровенно признался: в авиацию он вовсе не стремился. Мечтал стать журналистом.

– Судьба распорядилась иначе, – вспоминает он. – В Сызрани, где я заканчивал школу, располагается Высшее военное авиационное училище, единственное в стране, в котором готовят пилотов вертолетной службы. При училище были организованы физико-математические курсы. Мой

друг-одноклассник, мечтавший об авиации, уговорил за компанию записаться на эти курсы. Я согласился. Учебу окончили успешно, сдали экзамены. А потом узнали, что они считались вступительными экзаменами в училище. Вот так я стал не журналистом, а курсантом.

Как выяснилось, в Сызрань семья переехала из Норильска, где с 1972 по 1993 год отец Ивана Вячеслав Иванович Скуртул работал на никелевом заводе. Он, кроме всего прочего, был мастером спорта и на предприятии организовал команду «Никель» по мини-футболу, которая с успехом выступала на краевых соревнованиях. Привязанность к спорту он передал сыну. Иван с детства занимался хоккеем.

В училище много лет работал дед Ивана Иван Павлович Скуртул, ветеран Великой Отечественной войны. В авиации начал служить в 1939 году, а боевой путь завершил в Польше в 1945 году. Был старшиной.

– Единственный день, когда дед выходил на улицу с наградами, – 9 Мая, – волнуется Иван. – У него сохранился старенький авиационный военный китель голубого цвета. На нем я видел три ордена Красной Звезды, боевые медали. В училище деда очень уважали. А он гордился тем, что один из его бывших курсантов стал впоследствии заместителем начальника училища. Я был единственным внуком. Именем деда родители называли меня в память о нем. Отец тоже устроился в училище, рабо-

тал тренером по футболу. И, тем не менее, меня одолевали сомнения в выборе профессии. Это продолжалось до первого полета. Я его совершил в 1996 году. Впечатления зашкаливали. Решение стать пилотом вертолета стало окончательным и бесповоротным.

В 1999 году Ивану вручили диплом об окончании училища и лейтенантские погоны. Служить направили под Самару. Летал на военном вертолете Ми-24. Но в это время страну лихорадило. Экономический кризис, так называемая перестройка коснулись и армии. Молодые пилоты рвались в небо, но из-за трудностей, дефицита горючего техника стояла на земле. Полеты были редкими. Через пять лет Иван Скуртул в звании капитана, должности штурмана звена уволился. Ушел в МЧС. Он хотел летать, но его надежды не оправдались. Четыре года работал оперативным дежурным командного пункта авиации. На земле.

В гражданскую авиацию пришел в 2008 году. Причем пришел на самолет. Почти полгода летал на Ан-24.

Повернулись стрелки часов

Слушал собеседника и удивлялся. Конкретность, точность суждений, восхищение современной техникой проявляли романтическую натуру увлеченного человека.

– Я очень люблю самолет Ан-12, – размышляет Скуртул. – Я летал на вертолетах Ми-8, Ми-24, но Robinson мне понравился сразу.

Уникальность машины за-

ключена в простоте управления. Все приборы скомпонованы на одной приборной панели. Удобно. Ничего лишнего. Его называют «воздушным джипом». Комфортабельный салон, помимо пилота, вмещает четырех пассажиров. Идеальная внешняя форма позволяет подстраиваться под воздушные потоки ветра.

Этот вертолет проектировал американец Фрэнк Робинсон. Сейчас он уже в возрасте, его дело продолжает сын Курт Робинсон. Тоже талантливый авиаконструктор. Кстати, Фрэнк заявил, что никогда не поддержит никакие санкции в отношении России. В 2012-2013 годах наша страна была самым большим покупателем этих вертолетов. Завод по выпуску машин расположен в Калифорнии. В Красноярск приезжали американские инструкторы, опытные пилоты, помогали осваивать технику.

О своих полетах в гражданской авиации Иван уважительно рассказывает о работе в санавиации и с восхищением о врачах – «уникальных людях».

– Врачи работают сутками. Обслуживают весь край, дальние, труднодоступные деревни, села. Один раз я домой вернулся только на третий день. Так получилось. Спасали больных людей. Прилетел, чуть передохнул и опять в полет. Передохнул и опять.

Он неоднократно вылетал в патруль по лесоохране от пожаров.

– Если начинаются пожары, то надо крутиться. Случай? Догоняла гроза. А перед грозой поднялся сильный ветер. Взлетаю. Хорошо, что успел набрать высоту. Меня накрыл сильный порыв ветра, ухнул вниз метров на пятьдесят. Пережил такие неприятные моменты.

Мне нравилась в человеке его настроенность на будущее, по его мнению, перспективные проекты.

– На этом вертолете можно контролировать автомобильное движение на дорогах, – увлечен Иван. – А почему бы не организовать аэротакси?

У нас в Красноярском крае есть просто потрясающие места для отдыха. Сейчас разрабатывается, на мой взгляд, интересный

туристический аэромаршрут. Если от Нарвы, что на реке Мане, улететь на 80 километров, то вашему взору откроется потрясающий вид на базальтовые стены. Настоящая горная страна. Никто туда не ходит, не доберется. Мы предлагаем не только осмотреть эти стены. Можем пролететь рядом. Дух захватывает! Такая красотища!

Недавно в Красноярск приезжал известный фотомастер из Москвы с задачей снять Красноярскую ГЭС с высоты птичьего полета. Мы получили разрешение и вылетели. Он быстро справился с заданием. Я решил «прокатить» его. Прошли по Бирюсе. Человек был потрясен увиденным.

В ближайшее время планируем совершить полет из Красноярска до Владивостока с посадкой в двенадцати точках. Проект интересный. Эта акция задумана для пропаганды Красноярского края.

Мне нравится полет на вертолете. На самолете я взлетел, и вокруг небо, небо, небо... А на вертолете ты видишь землю, ее леса, озера, реки, горы. Жить не скучно.

Анатолий УРАЛЬСКИЙ

Воздушная трасса мужества

4 августа в рамках проекта «Аляска – Сибирь – 2015» два военно-транспортных самолета времен Великой Отечественной войны «Douglas C-47» в сопровождении самолета Ан-26 красноярского авиапредприятия «КрасАвиа» совершили посадку в аэропорту Емельяново.

Исторический перелет из города Грейт-Фолса (штат Монтана США) в Красноярск совершался в рамках международного проекта «Аляска – Сибирь – 2015». 17 июля самолеты вылетели с аэродрома города Грейт-Фолс и далее через Канаду отправились на Аляску в город Фэрбенкс. Затем летчики взяли курс на Россию в направлении Красноярска, сделав по пути остановки в Анадыре, Магадане, Якутске и Братске, повторяя маршрут поставок вооружений и боеприпасов из США в Советский Союз. Пилотировали машины российские летчики, которые прибыли для этого в США.

В Красноярске делегация пробыла три дня. В программе были встречи с поисковыми отрядами края, участниками проектов



«Пост № 1» и ТИМ «Юниор». Летчики побывали в краеведческом музее, посмотрели документальный фильм «Крылья. Ворота Крайнего Севера». Фильм рассказывает о зарождении и развитии полярной авиации, в том числе авиатрассе «АлСиб».

Из Красноярска самолеты вылетели в Москву для участия в международном авиакосмическом салоне МАКС-2015. «Дугласы» будут переданы Центральному музею Вооруженных сил.

Проект исторического перелета – дань уважения мужеству летчиков, которые, рискуя жизнью, приближали День Победы.

В годы войны по программе ленд-лиза из Америки в СССР было перегнано около восьми тысяч различных боевых машин. Во время войны в Красноярске была устроена основная база для американских самолетов, отправлявшихся затем на фронтные аэродромы. Общий путь перелета составлял порядка 14 тысяч километров.

От Замятино до Петербурга

Второй этап чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий дорожно-строительной отрасли Российской Федерации прошел 11 августа на полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума в селе Замятино. Красноярская команда, которую представляет Ассоциация «Дорожники Красноярья», одержала безоговорочную победу. Награды и ценные призы вручал министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин. Победители представят Красноярский край на финальном этапе Всероссийского чемпионата, который пройдет в Санкт-Петербурге в сентябре.



Соревнования открыли председатель правительства Красноярского края Виктор Томенко и руководитель Федерального дорожного агентства (Росавтодор) Роман Старовойт. Там же, на полигоне Замятино, два руководителя провели рабочее совещание по стратегическим вопросам – подготовки сети автодорог Красноярского края к Всемирной зимней Универсиаде 2019 года.

Помимо хозяев поля, к нам прибыли профессионалы из Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской, Иркутской областей, Алтайского края, республик Алтай, Бурятия и Тыва.

Соревновались за призовые звания в четырех номинациях: «Лучший машинист автогрейдера», «Лучший машинист фронтального погрузчика», «Лучший машинист экскаватора», «Лучший водитель самосвала». Конкурсные задания имитируют выполнение

сложной работы в естественных условиях на тяжелой строительной технике.

Руководитель Росавтодора Роман Старовойт с гордостью отметил актуальность таких конкурсов:

– Движение профессионалов набирает силу, их особенность – полное соответствие международным стандартам WorldSkills – самой авторитетной системы оценки профессиональных навыков специалистов рабочих профессий в состязательной форме.

До мельчайших деталей продуманный чемпионат на сибирской земле состоялся благодаря удачному опыту прошлого года, когда красноярцы рискнули и получили ошеломительный результат, сразу заявив о себе на всю Россию. В 2014 году по инициативе министра транспорта Красноярского края Сергея Ерёмина, при содействии президента Ассоциации под-

рядных организаций дорожной отрасли «АСПОР» Александра Малова наши дорожники провели Всероссийский конкурс профессионального мастерства. Тогда в Красноярск приехали 10 команд из разных регионов страны. Почему красноярцы это сделали? Рассказывает исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов:

– Профессией надо гордиться, любой труд почетен, и, к счастью сегодня государство обратило внимание на это направление: с нашей подачи в этом году много инициатив выдвинуто, и от председателя Правительства РФ в том числе прозвучала подача, что чемпионаты-конкурсы профмастерства надо проводить. Такие конкурсы привлекательны для молодежи, они служат стимулом для пополнения отрасли молодыми высокопрофессиональными кадрами. Сейчас на государственном уровне наша страна присо-





единилась к международному юношескому конкурсу WorldSkills – повышения престижа рабочих профессий и профобразования.

На полигоне в Замятино соревновались отнюдь не новички. О победителях особо. Ювелирное мастерство на автогрейдерере показал Игорь Болсуновский (ГП «КрайДЭО»), он аккуратно сбил маленькие красные кубики, установленные на постаментах разной высоты, уложившись в регламент – 1,5 минуты. Грейдеристам давалось еще одно сложное задание на земле – сделать планировку дорожного полотна за 10 минут. Условия жесткие, участника, который не уложился во время, останавливали. После выполнения задачи площадка должна быть идеально ровной и по длине, и по ширине, без уклонов вправо и влево. Строгая судейская команда определяла параметры уклонов на промилле специальной линейкой.

Яркая площадка полигона на фоне живописных склонов, насыщенная событиями программа конкурса создавали атмосферу единства интересов: команда – это и чувство локтя, и переживания за товарища, зрители активно поддерживали чемпионские страсти. На полигоне была организована выставка красивой новейшей техники отечественного и зарубежного производства, демонстрация технологических возможностей дорожных машин не оставила равнодушными ни участников, ни зрителей, ни организаторов.

Широкую палитру возможностей требовалось показать машинистам экскаватора. Для звания «Лучший машинист экскаватора» требовалось бутылкой с водой, привязанной к ковшу экскаватора на расстоянии 1 метр, после трех быстрых оборотов вокруг оси экскаватора, сбить другую бутылку, стоящую на постаменте. Александр Скрипальщиков (Балахтинское ДРСУ) проделал маневр точным попаданием за 1 минуту. По второму заданию экскаватор выполнял планировку откоса насыпи, аккуратно, как расческой, разглаживая склон за время – 10 минут. Лучший знаменатель объявлялся в сумме двух попыток. И даже опытные профессионалы не могли скрыть тревогу.

– Адреналин зашкаливает, хоть я и в третий раз одерживаю победу здесь, – поделился эмоциями Александр Скрипальщиков.

Пожалуй, на всех таких конкурсах есть три составляющие источника победы – техника хорошая, условия отличные и люди талантливые. Со сложным многоступенчатым заданием для фронтальных погрузчиков блестяще справился Сергей Резвых (ГП «КрайДЭО»). Требовалось подъехать к воротам, на перекладине которых лежит мяч, установить ковш точно в узкие

ворота, поднять его к перекладине, поддеть перекладину так, чтобы мяч упал в ворота, и затем «змейкой», не задев столбики, виртуозно подъехать к другим воротам. Поднять ковш на максимальную высоту и с высшей точки поднятия опустить ковш так, чтобы мяч упал в сетку. После такой операции снова «змейкой» задним ходом вернуться на позицию.

Водители КамАЗов исполняли сложные фигуры: стоянку, колею, стоп-линию, «змейку». За каждое нарушение выдавались штрафные баллы.

– На таких конкурсах молодежь насыщается энергией созидания, которая передается следующим поколениям, перенимает высокий уровень мастерства. Чем выше планка профессиональной задачи, тем больше гордость за себя, за отрасль, за государство, – говорит Наиль Минахметов.

Особенно приятно то, что все три мастера, которые представляли наше предприятие, заняли призовые места – два первых и одно второе. Коллективу, в котором трудятся такие высококлассные специалисты, по плечу любые задачи. Чем выше профессионализм, тем лучше качество дорог.

Пройден еще один важный этап. Есть эталон мастерства красноярцев! А дальше – к открытию новых эталонов: строительства дорог по мировым стандартам, эталону сибирского характера. Молодежь возвращается в отрасль, а это – результат, ради которого нужны такие праздники.

Ведь чтобы дороги стали лучше, много факторов должно сложиться в единое целое, и не только финансирование влияет, но и гордость за профессию.

Сейчас от Замятино до Петербурга – рукой подать!

Галина ЗАХАРЕНКО





ЛУЧШИЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ ВЫЯВИТ ВРЕМЯ

На 13-м километре автодороги Красноярск – Енисейск начались полевые испытания материалов для горизонтальной дорожной разметки.

Специалисты ООО «БРИЗ-Центр» нанесли на проезжую часть 27 поперечных линий из различных материалов и с разным расходом. На яркость, прочность и долговечность будут протестированы краски, холодный пластик, термопластик и готовые термопластичные штучные формы.

Главная задача дорожников – определить эксплуатационные характеристики и срок службы разметки. Результат полевых испытаний позволит заказчику – КГКУ «Управление автомобильных до-

рог по Красноярскому краю» выбирать тип материала, которым в следующем году будет нанесена разметка на автодорогах с разной интенсивностью движения.

– Необходимость в эксперименте назрела давно. Выбор материалов, с которыми мы можем работать, очень большой. Не хотелось бы ошибиться. Помимо этого, есть смысл посчитать экономическую эффективность материалов, – говорит главный инженер КГКУ «КрУДор» Юрий Васильев.

Специалисты управления еже-

месячно будут проводить мониторинг состояния дорожной разметки и замерять уровень ее износа. При въезде на экспериментальный участок установлен датчик интенсивности дорожного движения, чтобы иметь точную информацию, сколько машин проехало по полосам разметки, которые участвуют в тесте.

Также на выезде из Солнечного появился информационный щит для водителей, где автомобилистов предупреждают о проводящихся испытаниях.

Для чистоты эксперимента просим участников дорожного движения не менять режим движения, проезжая экспериментальный участок.

«БРИЗ» – синоним безопасности



На открытии чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий дорожно-строительной отрасли РФ в п. Замятино Емельяновского района была организована выставка дорожной техники, дорожных знаков и светофоров. Группа компаний «БРИЗ» на выставке продемонстрировала мобильные и автономные светофоры на солнечных батареях, дорожные знаки со светодиодной подсветкой, а также автономную систему «Пешеходный переход» с выносной консолью.

Пресс-служба
ООО «БРИЗ-Центр»



По самым высоким стандартам

В последний день лета губернатор Красноярского края Виктор Толоконский ознакомился с ходом реконструкции автодороги Красноярск – Железнодорожск. Как пояснил Виктору Александровичу министр транспорта Сергей Ерёмин, работа на участке в районе поселка Терентьево и деревни Есауловка (14-17 км дороги) близка к завершению. Проезжая часть расширена до четырех полос движения, на ней оборудованы регулируемые перекрестки, обеспечена безопасность пешеходного движения, установлены разделительные барьерные ограждения, а в районе жилой застройки – освещение. Окончание работ намечено на сентябрь этого года.

Губернатор обратил внимание на изменения, касающиеся прилегающей территории.

– Инфраструктура должна соответствовать качеству, которого удалось достичь при реконструкции автодороги. Необходимо обратить пристальное внимание на состояние обочин, газонов, рекламных конструкций, съездов к жилой застройке. Собственники должны привести в порядок фасады зданий и сооружений, – сказал Виктор Толоконский.

Затем губернатору доложили о следующем этапе реконструкции. Речь идет о работах, которые уже начались на отрезке дороги от Сосновоборска до поселка Подгорного (19-23 км). Особенностью этого участка является обеспечение безопасного движения от Сосновоборска до Железнодорожска. Здесь будут устроены места для разворота транспортных средств, а параметры автомобильной дороги позволят осуществлять

скоростное движение транспорта. Ввод в эксплуатацию участка протяженностью 2,74 км запланирован на октябрь 2015 года, а оставшиеся 0,85 км – на сентябрь 2016 года.

Виктор Толоконский рекомендовал ускорить процесс полной модернизации автодороги.

– Работу прекращать нельзя ни на день. Между тем, необходимо соблюсти все технологические требования к оставшимся участкам, попадающим под реконструкцию, – резюмировал губернатор.

Отметим, что с момента начала реализации проекта в 2010 году реконструкции подверглись почти 9 км дороги, что позволило значительно увеличить пропускную способность направления, а также повысить безопасность движения и снизить количество ДТП. Первый участок дороги (развязка на въезде в Сосновоборск) обеспечил беспрепятственный левый поворот в Сосновоборск и выезд из него. Второй – левоповоротную связь федеральной автомобильной дороги М-53 «Байкал» с трассой Красноярск – Железнодорожск в сторону Железнодорожска.

Третий участок обеспечил беспрепятственное и безопасное сопряжение автодороги Красноярск – Железнодорожск с автодорогой М-53 «Байкал» на участке малого обхода Красноярска, а также в разы увеличил безопасность дорожного движения на интенсивном примыкании к дороге на птицефабрику. Первоочередность этих участков была определена на основании загруженности трассы, напряженного движения и необходимости обеспечения заезда и выезда из Сосновоборска, минуя железнодорожный переезд.

Всего планируется реконструировать 23 км дороги, которая после окончания работ на всем своем протяжении будет отвечать самым высоким стандартам безопасности – четыре полосы движения, разделитель потоков, разгонные полосы, безопасные съезды и выезды из прилегающих населенных пунктов. Общая стоимость проекта оценивается в сумму более 2 млрд. рублей.

*Пресс-служба администрации
Красноярского края*

Дорогами испытаний

Главному инженеру ГП «КрайДЭО» Сергею Якубовичу присвоено звание «Почетный дорожник России».



Главный инженер ГП «КрайДЭО» Сергей Якубович

...Наша беседа завершилась. Снимок на память. Крепкое рукопожатие. И мы расстались. Только теперь я ощутил волнение, с которым слушал человека, который с завидным упорством не сдавался трудностям, и в результате заслуженное признание в профессии дорожника.

Мысли вслух

«Но его история еще не закончена», размышлял я, осмысливая детали беседы. Вспомнились мысли Якубовича, высказанные им в завершение нашего откровенного разговора.

– Дорожники трудятся добросовестно, – убежден Сергей Валерьевич. – У нас в ГП «КрайДЭО» 16 филиалов. Работают все профессионально. Сделано немало, но еще много сделать надо. Для этого у нас есть сплоченный рабочий коллектив, в объединении – квалифицированные инженеры, специалисты. В людях мы уверены. За последние годы материально-техническая база заметно улучшилась. Закупили новую технику. Это движение жизни. Но она не

может катиться только под горку. Где-то нужно напрячься и в горку пойти. Если кто-то упал, надо помочь подняться. Только всем вместе. Одно же дело делаем. Цель, как в спорте: победить! Например, на ремонт дороги в Богучанском районе вышли рабочие коллективы Тасеевского, Дзержинского, и Богучанского филиалов. Уверен, что никто не подведет. Работа будет выполнена в срок. Так что жизнь продолжается.

Крутые ступеньки

Сергей рос в Канске, в семье дорожников не было. Родители после окончания сельхозинститута трудились в сельском хозяйстве. А вот родной дядя Сергея Владимир Коряков работал одним из руководителей автотранспортного предприятия. Дружил со Старовойтовым. Петр Алексеевич заезжал в гости. Под впечатлением этих встреч, разговоров Сережа постепенно утвердился в решении стать дорожником. В школе он учился без огорчений. Уверенно. Был физически крепким парнем. Увлекался спортом – играл в футбол.

В 1982 году Сергей поступил в Красноярский инженерно-строительный институт. Учился на факультете «Автомобильные дороги». Именно в это время в институте появился преподаватель по физической подготовке Леонид Сабинин, который активно пропагандировал новый вид спорта в Красноярском крае – регби. Он сформировал студенческую команду, в которой с 1983 года стал играть Сергей Якубович.

Не каждому парню этот вид спорта по плечу. А Якубовичу пришлось по душе. Он учился и занимался спортом. Причем весьма успешно. В 1988 году Сергея взяли в новую команду «Сибтяжмаш». Это был уже профессиональный спорт.

– Мы играли на первенстве России в первой лиге, – рассказывает Якубович. – Через год вышли в высшую. Я женился, родился сын. Семья, тренировки, игры – времени на учебу стало не хватать. В институте окончил четыре курса и ушел.

Это было ошибкой, признает теперь Сергей Валерьевич. За свое легкомыслие он поплатился. В одной из игр получил тяжелую травму. И все. На регби была поставлена точка. Пришлось уйти из команды. Так, в 27 лет Сергей оказался на распутье. Что делать дальше? Жилья нет, профессии тоже. Впору было растеряться. Но сказался характер, воспитанный спортом. Не сдался, вернулся в институт, окончил его и с семьей уехал в Канск. Надо было начинать жить по-новому.

Уроки трудовой практики

– Устроился мастером в СУ-1, – вспоминает Сергей Валерьевич. – Решился квартирный вопрос. Однако через несколько лет, в 1993 году, перешел в КрУДор, Канский межрайонный отдел. Трудился инженером до 1997 года. А потом перешел в ДРСУ-3. Директором там работал Александр Иванович Зверздинов. Стал его заместителем. По складу характера не могу сидеть на месте. Начались командировки.

Предприятие было большим.

Дорожники отвечали за содержание федеральной трассы. Сергею пришлось на ходу вникать в суть проблем. Практика оказалась сложнее, чем теория в институте. Но упорство, с которым он учился работать, постепенно формировало в нем новые деловые профессиональные качества. А время в стране было непростое. 1990-е годы, развал СССР, становление новой России, так называемая перестройка легли тяжелым бременем на работу предприятий. На плаву оставался лишь тот, кто сумел не растеряться и выжить.

– Нелегко пришлось, – вздыхает Якубович. – Но дорожная отрасль устояла, не погибла. Несмотря на сложности и трудности, удалось сохранить рабочие коллективы, традиции.

В 2005 году его перевели работать директором Березовского филиала ГП «КрайДЭО», который был создан на базе Березовского ДРСУ.

– Мне тогда было всего сорок лет, молодой, – не скрывает волнения Якубович. – На поверку ситуация оказалась чрезвычайно сложной. Принял предприятие наполовину разграбленным, экономическое состояние тяжелейшее. Объемов для работы не было. На коленях стояли. Из предыдущего коллектива многие специалисты уволились. Ушли сами. Никто не верил, что предприятие выживет.

Но через ГП «КрайДЭО» нам дали первые объемы на 29 миллионов рублей по федеральной дороге. Начали работать. А у нас весь автопарк – пять изношенных машин. И все-таки сделали десять километров. Своими силами сделали. Выдали людям заработную плату. Радость! В головной организации в нас начали верить. Стали получать новую технику. Повысилась производительность труда. И люди к нам потянулись. А когда присоединили Уярский филиал, то и заработная плата стала достойной. Немаловажный фактор.

Девять лет Якубович возглавлял Березовский филиал. Сейчас в ГП «КрайДЭО» он считается одним из лучших. Кому доводилось бывать в этом подразделении, могли обратить внимание на возрастную молодость коллектива.

– К молодым и молодые тянутся, – смеется Сергей Валерьевич. – Это хорошо. И работают неплохо. Даже увеличивают объемы. К делу относятся ответственно. Это главное. В наших коллективах и первичные профсоюзные организации работают успешно. Организуют интересные мероприятия. Например, ежегодно ветеранов вывозим на нашу базу отдыха «Красноярский дорожник». В спартакиадах участвуем. По инициативе исполнительного директора ГП «КрайДЭО» Наиля Минахметова организовали

турнир по мини-футболу. В честь 70-летия Великой Победы провели первый фестиваль патриотической песни филиалов ГП «КрайДЭО» в Доме культуры Дзержинского района. Это стало ярким и памятным событием. Я не видел такого энтузиазма за последнее время. Полный зал народа, и ведь не артисты выступали, а наши труженики. Зрители дружно аплодировали, так все были довольны.

– Сергей Валерьевич, как вы теперь относитесь к регби, спорту?

– С товарищами по команде до сих пор встречаемся, дружим. Многие регбисты, по моим наблюдениям, состоялись и в трудовой жизни. Достоинно живут, работают, стали руководителями. Спортивное братство не отпускает. Надо сказать, что в юности студенчество само по себе является испытанием самостоятельности. Это особая страница в моей жизни. Ребята, поступившие в институт, прошедшие стройотряды, отличались от сверстников. Я сам дважды был бойцом студенческого стройотряда. Незабываемое время. А что такое спорт? Он учит общению, взаимопониманию, взаимовыручке, коллективизму. Занятия спортом формируют целеустремленный характер, физически закаляют. Я считаю, что мне повезло на хороших людей. И в своем выборе профессии я не ошибся.

Анатолий КАСАТКИН

«РЕМОНТ» ПИШЕМ – «СТРОИТЕЛЬСТВО» В УМЕ

В августе в Тюхтетском районе, на автомобильной дороге Чиндат – Пасечное, специалисты подрядной организации ООО «Мостремстрой» завершили капитальный ремонт моста через реку Чиндат. Прежний деревянный мост, который был построен 35 лет назад, находился в аварийном состоянии и мог обрушиться в любой момент. Данных, когда его в последний раз ремонтировали, нет, поскольку сооружение находилось на бывшей межпоселенческой дороге, которая была бесхозной.

После того как в 2012 году такие дороги передали в краевую собственность, в адрес управления автомобильных дорог Красноярского края начали поступать письма от жителей Тюхтетского района, от местных властей и рай-

онных депутатов с просьбой обратить внимание на переправу, которая соединяет между собой два поселка и районный центр.

Ровно год назад, в августе 2014 года, начался капитальный ремонт моста. Хотя справедливее было бы сказать: строительство нового. За год усилиями мостовиков через Чиндат появился комбинированный мост длиной 67 метров, с железобетонными опорами, металлическими пролетными строениями, деревянной проезжей частью и тротуарами для пешеходов.

В последнее время после ремонта были открыты еще два моста – в Шарьповском и Курагинском районах края. Работы на мосту через Листвянку на 44-м км автодороги Шарьпово – Назарово начались в мае текущего года, и за

два месяца мостовики отремонтировали береговые опоры, мостовое полотно, а также заменили асфальтобетонное покрытие на проезжей части.

В Курагинском районе на 33-м км автодороги Кошурниково – Щетинкино – Чистые Ключи проведена реконструкция моста через реку Козу. Вместо старого деревянного моста, длина которого была чуть более 13 метров, здесь появился железобетонный, опоры, пролетные строения и дорожное полотно которого отвечают требованиям безопасности для движения транспорта.

Всего же в 2015 году различные виды ремонта проводятся на 26 мостах в 16 районах Красноярского края. В общей сложности в эксплуатацию будет введено 16 искусственных сооружений.

Больше, чем футбол

Футбол для работников ГП «КрайДЭО» больше, чем любимая игра. Выяснять отношения на футбольном поле, считая забитые друг другу голы и дотошно вникая в хитросплетения жеребьевки, следить за перемещениями соперников по турнирной таблице, строя догадки, кто на этот раз окажется в финале, это, конечно же, неотъемлемая часть соревнований. Как и азартный свист болельщиков, переживающих за родную команду, резкий крик клаксонов, барабанная дробь и кричалки групп поддержки.



Но главное все же не в кубках и медалях, что в итоге достанутся сильнейшим, а в атмосфере праздника, в который превращается каждый турнир. В радушном гостеприимстве хозяев и околофутбольном общении коллег. Ради этого, не раз утверждали организаторы турниров, они и проводятся.

16 филиалов ГП «КрайДЭО» приехали в этом году на ежегодный турнир по мини-футболу, посвященный 50-летию Саянского филиала ГП «КрайДЭО» в село Агинское.

Открывая турнир, исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов поблагодарил

участников за то, что они, несмотря на жаркое (во всех смыслах) лето, нашли возможность приехать в Агинское, чтобы в очередной раз побороться за призы и еще больше укрепить узы дружбы, связывающей коллективы.

Глава Саянского района Александр Антонов, в свою очередь, пожелал участникам честной спортивной борьбы, а зрителям – хорошего, зрелищного футбола.

– Саянская земля впервые принимает у себя соревнования такого масштаба, – отметил глава администрации Саянского района Тимофей Подоляк во время церемонии открытия. – И очень хочется, чтобы вам у нас понравилось, и мы не раз еще здесь встретились.

17 команд, включая головную организацию, оспаривали первенство. По результатам жеребьевки они разделились на четыре группы. Команды, занявшие два первых места в своих группах, выходили в так называемый золотой плей-офф. Неудачники разыгрывали между собой серебряный плей-офф, или кубок Якоря.

Турнир проводился одновременно на двух полях, создавая некоторые трудности болельщикам, желающим оказаться сразу в двух местах. Хорошо еще, что диктор-информатор своевременно объявлял об изменении счета в играх.

Первыми на поле вышли команды Богучанского и Красноярского филиалов. Со счетом 0:5 победу одержали красноярцы. Результат для большинства зрителей не был неожиданным. Только второй год участвующая в тур-





нирах молодая команда красноярцев запомнилась болельщикам по прошлогоднему турниру. Дебют оказался успешным, о команде заговорили как об одном из лидеров, предвещая ей большое будущее. И не ошиблись. Одержав в своей группе три безоговорочных победы и набрав девять очков, команда вышла в следующий круг и легко дошла до полуфинала. И только там, встретившись с сильной командой Канского филиала № 1, не смогла добиться победы в основное время – 0:0. В итоге все решили послематчевые пенальти. Красноярцы оказались точнее – 2:0.

За вторую путевку в финал боролись команды АУП ГП «КрайДЭО» и Тасеевского филиала. Тасеевская команда впервые поднялась так высоко. И, кажется, во многом благодаря своему вра-

тарю, самоотверженно бросавшемуся на каждый мяч. И только в полуфинале директор филиала Антон Слезак не смог устоять перед напором нападения команды аппарата управления, пропустив в свои ворота четыре мяча. Зато в игре за третье место он снова показал класс, оставив свои ворота в неприкосновенности и доведя игру до послематчевых пенальти. Здесь тасеевская команда сумела вырвать победу у Канского филиала № 1 – 3:2.

И вот финал. На поле команды АУП и Красноярского филиала. Вспомнилось пушкинское «они сошлись, как лед и пламень». Захватывающий получился поединок, никто не хотел уступать. Нападающие той и другой команды устраивали стремительные атаки, защитники стояли насмерть, вратари творили чудеса. И все

же одна атака, всего одна атака, изящный пас, и смертельный удар Сергея Семакина приносит победу команде аппарата управления. Сергея, блестяще проведшего турнир, в итоге назвали лучшим нападающим. «Серебро» у команды Красноярского филиала. «Бронза» досталась тасеевцам.

В кубке Якоря места распределились следующим образом:

1-е место – Саянский филиал ГП «КрайДЭО».

2-е место – Дзержинский филиал ГП «КрайДЭО».

3-е место – команда Центра организации дорожного движения, филиала ГП «КрайДЭО».

Следующий турнир на первенство ГП «КрайДЭО» по мини-футболу состоится через год в Ирбейском районе.

Федор СУХОВ



Как рождаются династии



Днем рождения семьи Михаила и Ии Гриценко, в которой сегодня насчитывается уже четыре поколения машинистов, считается День железнодорожника. Представители трех поколений этой династии с 1963 года «приписаны» к локомотивному депо Красноярск. А начиналось все в Нижнеудинске Иркутской области.

– Однажды подружки, работавшие на слюдяной фабрике, пригласили меня на вечеринку, куда должны были прийти парни-машинисты, – вспоминает Ия Тимофеевна. – У одного из них не было пары. «А я при чем? – спрашиваю. – Знаете же, что я сосватана, жених уехал получать квартиру». К тому времени я окончила Иркутский государственный университет и работала учителем истории. Все же они как-то уговорили меня посидеть с ними.

– Парни пришли сразу после футбольного матча, который проводился в связи с праздником железнодорожников. Кому из этой гурьбы молодых мужчин не хватало пары, я не знала, – продолжает собеседница. – Но когда Михаил вошел в комнату, во мне все перевернулось: «Это он!». Позже Миша признался, что когда меня увидел, у него тоже голова закружилась, будто какое-то свечение вокруг разлилось.

Неожиданный жених оказался сильным и уверенным в себе мужчиной-хозяином – строил дом для большой семьи вместо родительской маленькой избушки. В этой новостройке перед Новым годом и свадьбу сыграли.

Семья Гриценко, в которую пришла девушка, была многодетной. Отец пятерых детей Сидор Андреевич 20 лет работал помощником машиниста паровоза в Нижнеудинске. По его стопам пошли и три его сына. Кстати, двое из них, Михаил и Николай, впоследствии заслужили звание почетных железнодорожников.

Зажили молодые дружно и счастливо. А однажды приходит Михаил с работы и делится новостью: в депо висит объявление: «В Красноярск требуются машинисты. Жилье предоставляется».

К радости мужа, Ия выразила желание начать новую жизнь на новом месте. Так в 1962 году молодая семья оказалась в Краснояр-

ске. А ниточка любви к железной дороге протянулась в следующие поколения.

Отслужив в железнодорожных войсках, младший из двоих сыновей вслед за отцом пошел в машинисты. Сейчас Вадим Михайлович работает машинистом-инструктором в секторе электропоездов моторвагонного депо Красноярск. Тема железной дороги и поездов всегда была на слуху у его дочери и сына, а иногда отец брал их с собой в поездки.

Представитель четвертого поколения машинистов Гриценко – Константин Вадимович – особая бабушкина гордость. Помощником машиниста он начал работать еще до армии. А когда служил в спецназе, домой приходили от командования только благодарственные письма. После армии вернулся в депо, но останавливаться на достигнутом не собирается – водит грузовые поезда и с нетерпением ждет, когда можно будет начать обкатку за правым крылом. Окончил Иркутский университет путей сообщения, создал семью, и есть шанс, что через пару десятков лет в железнодорожной династии Гриценко, насчитывающей более 80 лет, появится пятое поколение машинистов.

Надежда МОРОЗОВА

В школу – на новеньком автобусе



Накануне нового учебного года, 31 августа, губернатор края Виктор Толоконский вручил ключи от школьных автобусов представителям управлений образования муниципалитетов Красноярского края. С площади перед Большим концертным залом 30 новых пассажирских машин Павловского автозавода отправились в 16 районов.



Губернатор края Виктор Толоконский вручил ключи от двух школьных автобусов главе Курагинского района Евгению Дмитриеву

В 49 муниципалитетах края к 440 общеобразовательным учреждениям ежедневно из отдаленных населенных пунктов подвозятся 18 тысяч учащихся. Организовано 1316 школьных маршрутов, 1211 из которых являются ежедневными. На линиях работает 704 школьных автобуса.

В 2015 году в рамках реализации мероприятий государственной программы «Развитие образования» за счет средств краевого бюджета приобретено 30 автобусов для перевозки учащихся на сумму 50 млн. рублей.

– Очень важно, чтобы в школах муниципальных образований Красноярского края были современные безопасные автобусы, которые станут подвозить учеников на занятия, чтобы они могли участвовать в творческих фестивалях и спортивных соревнованиях в других территориях края. Принимая во внимание удаленность большого количества населенных пунктов от районных центров и крупных поселений, бесспорно то, что автобус существенно рас-

ширяет возможности учреждений образования, поэтому реализация этой программы будет продолжена, – подчеркнул в ходе церемонии передачи техники Виктор Толоконский.

Новые школьные автобусы оборудованы в соответствии с современными стандартами безопасности, соответствуют требованиям ГОСТа, имеют желтую окраску кузова и светоотражающую маркировку, надпись «Дети» и знаки «Перевозка детей». Кроме того, транспортные средства оборудованы ремнями безопасности, убирающейся подножкой пассажирской двери, устройством ограничения скорости, внутренним и внешним громкоговорителями и устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом. Также автобусы оснащены средствами двухсторонней связи, тахографами, навигационно-связным оборудованием ГЛОНАСС и датчиками уровня топлива.

– Собственноручно получил из рук губернатора ключи к двум

автобусам, – не скрывая радости, говорит глава Курагинского района Евгений Дмитриев. – И скажу честно: мы очень довольны. Довольны подарком от краевой администрации, довольными тем, что в крае успешно реализуется столь необходимая программа «Развитие образования». Новые автобусы уйдут в Большеирбинскую и Шалоболинскую средние школы, одни из лучших в районе. Население пгт Большая Ирба – около 5 тысяч человек, в ней в последние годы Советского Союза по передовому на то время проекту построили большую красивую школу. Занимаются в этой школе не только местные ученики, но и те, кто живет в населенных пунктах по соседству. Да и Шалоболдино – большое село, туда тоже каждый день ездят на учебу ребяташки из окрестных деревень. Новые автобусы – это не только безопасность, как бы важна она ни была. Дети, независимо от того, где они живут, должны получать качественные образовательные услуги.

Анна ИЛЬИНА

Константин Пономарев:

«Я в восторге от профессии»

С заместителем директора ООО «СК «КрасМостРемСтрой» Константином Пономаревым встретились на рабочем месте. На столе груды бумаг, на мониторе компьютера таблица с графиком производства работ. Вид у хозяина кабинета деловой, но нельзя сказать, что озабоченный. Он улыбается: «А с чего бы это? Работа, которую знаешь и любишь, – в радость. Заботы же по полочкам разложены – каждой свое время и место. Во всем должен быть порядок. К этому меня с детства отец приучил».

Отец Константина Владимир Петрович, директор этого предприятия, в прошлом офицер, окончивший знаменитое КВКУРЭ, знающий цену дисциплине, сына воспитывал собственным примером и примером однополчан. Мальчик рос в военных гарнизонах, присмотра особого не требовал.

– Я родился в Красноярске, – рассказывает Константин. – Здесь родители познакомились и поженились. А потом до пятого класса жизнь моя проходила в военных гарнизонах по всему Советскому Союзу – отец менял места службы, а мы вместе с ним «служили» на Камчатке, Украине, в Казахстане. Роль воспитателей, за неимением детских садов, порой выполняли матросы и солдаты. Мама, окончившая физмат, немного поработала в школе, но, связав жизнь с военным, тоже надела погоны. Начинала со звания старшего матроса, а закончила службу уже здесь, в Красноярске, в звании майора милиции.

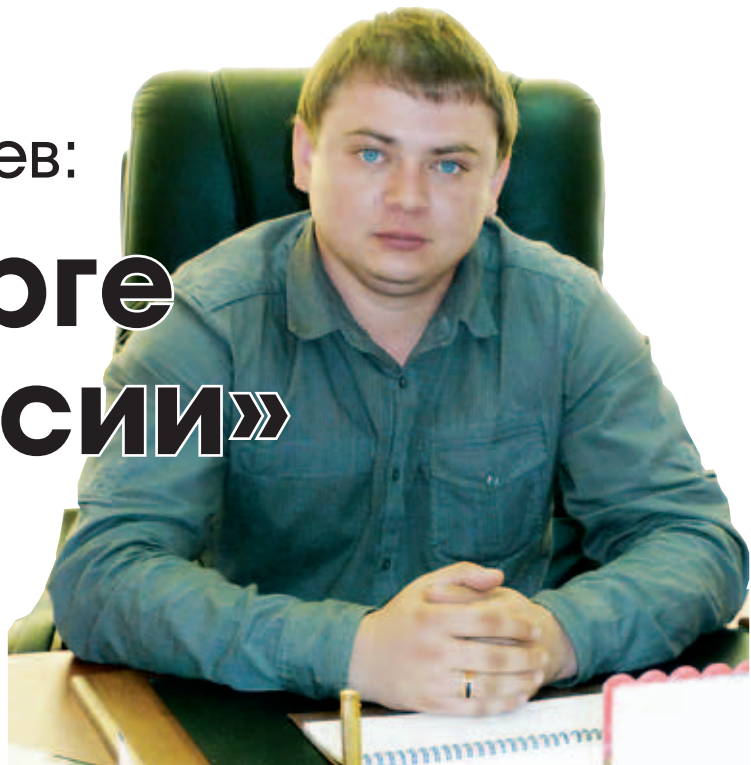
В 1991 году, когда большой страны не стало, старший Пономарев уволился из армии. Семья стала привыкать к гражданской жизни. Отец, испробовав несколько профессий, начал строить мо-

сты. Иногда брал в командировки сына. Тому все было интересно, но о профессии мостовика не думал. Хотел стать юристом. В конце девяностых, когда заканчивал школу, восемь из десяти выпускников хотели того же. Но поступил все же в архитектурно-строительную академию на дорожный факультет.

– Я подумал, – продолжает Константин, – юрист вроде ничего не создает, а тут что-то делаешь, пользу приносишь. А когда начались специальные предметы, мне вообще учеба понравилась. Особенно когда пошли мосты. Одним словом, увлекся и, сам того не ожидая, окончил академию с красным дипломом. Наверное, потому что у меня такой характер: если вижу перед собой цель, то делаю все на совесть, чтобы это было достойно, а не абы как.

После учебы – армия. Служил Константин в войсках ПВО. Как он говорит, год провел под землей в должности старшего диспетчера группы контроля командных пунктов. Служба ему нравилась, видимо, сказывались родительские гены, и даже было желание остаться в армии. Долго взвешивал все за и против, и все-таки желание строить перевесило.

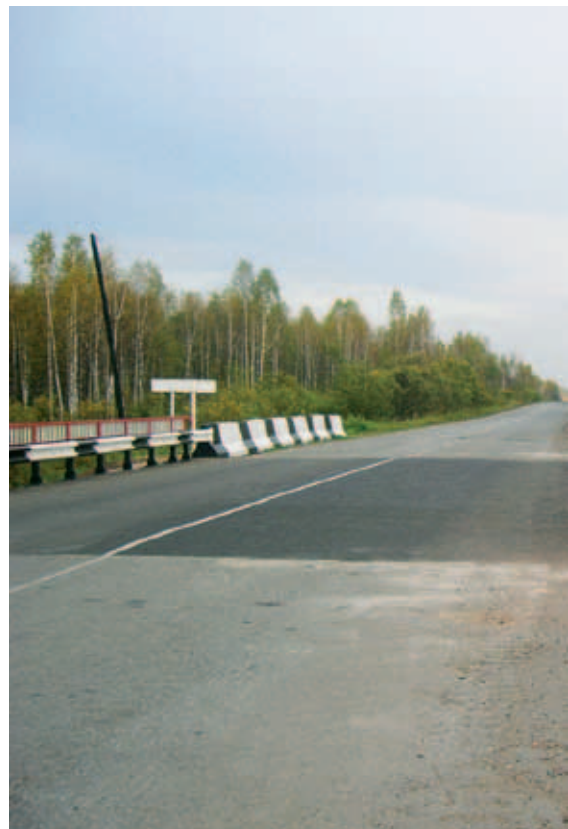
После армии пошел на строй-



Заместитель директора ООО «СК «КрасМостРемСтрой» Константин Пономарев

ку. Инженеры везде нужны. Но вскоре понял, что гражданское строительство не по нему, тянули к себе мосты.

– Отец тогда как раз создавал предприятие, на котором мы и по сей день трудимся. Сказал: «Не зря же я тебя учил, надо работать по специальности», – вспоминает Константин. – Вот и стал работать. Начинали мы с субподрядов. Доверили нам планово-предупреди-



Ремонт моста через р.Балахтон в Козульском районе Красноярского

тельные ремонты на мостах через реки Большой Эдик и Балахтон на автодороге М-53 «Байкал» – Шадрино. Подошли к этому ответственно, чтобы показать, что мы можем. Делаем быстро и качественно. На совесть.

За время беседы он еще не раз говорил это «на совесть», и не только по отношению к себе, но и к предприятию в целом, становление которого происходило на его глазах, где и сам он из вчерашнего студента превращался в специалиста, который не только на словах, но и по сути стал соответствовать должности заместителя директора.

– Я эти мостики до сих пор содер­жу, уже более пяти лет. Когда проезжаю мимо, обязательно останавливаюсь. Мне же интересно – это мои первые мосты. И раз, под мост, смотрю, бежит, не бежит ли изоляция. Все ли в порядке? Идеально сухо. Это меня буквально греет. Потом нас заметили, стали доверять серьезные объекты. Никогда не забуду такой эпизод. Нам надо монтаж балок вести, а они специфические. Одна стандартная полка, а другая большая, под тротуар. У нас кран «КАТО» 120-тонный. Пора балку ставить, а у меня опыта нет, а главный инженер Алек-

сандр Ушангович, он всю жизнь на мостах, где-то задерживается. Что делать? Звоню ему: «Кран пришел, надо монтировать». – «Да ты сам монтируй, не переживай. Люди все опытные. Я сейчас подъеду». Я тогда чуть не поседел, но все сделали удачно. Тут и Ушангович подъехал и говорит: «Вот видишь, я мог бы и раньше приехать, но зачем? Так хоть и переволновался, но научился. Это ведь как человека плавать учить. Кинул его в воду, и он поплыл. Если бы я знал, что не справлюсь, тебе не доверил».

С тех пор он многому научился. И опалубку делать, и бетон укладывать. Приходилось одновременно и водителем «ГАЗели» работать, и грузчиком, и в ПТО, и мастером, на все руки, в общем. Фирма маленькая была. Отец директор да он зам. Сейчас уже не так, разрослись, встали на ноги, в лидеры вышли.

– Понятно, что до мостоотряда нам еще далеко, но стремимся к этому, – говорит Константин Владимирович. – Теперь у нас и ПТО, и бухгалтерия сильная, и техника самая необходимая своя. А самое главное – люди, костяк сформировался. Болеют мостами. Теперь в основном занимаюсь своими непосредствен-

ными делами как заместитель директора. На мне планирование, контроль, электронные торги, банковские гарантии. Но и содержание мостов на мне по-прежнему. В общей сложности у нас более 150 мостов на содержании по краю. Я в восторге от своей профессии. Единственный минус – летом, когда все отдыхают, у нас самая работа, она кипит. И выходных не бывает. Порой не могу вспомнить, какой сегодня день недели. Недели летят. Но все это не в счет, когда слышишь от людей слова благодарности за нашу работу. И такое чувство, что не зря работаю, не зря живу.

Недавно нашему герою исполнилось 33 года. Возраст особенный, как он говорит, кое-что, за что не стыдно, уже сделано. И уже есть привычка, все, что делаешь, делать хорошо.

– Я доволен сыном, – сказал на прощание Владимир Петрович. – Могу его за себя в любой момент оставить, и голова болеть не будет, что у него да как. Серьезный из него мостовик получается – это я не как отец говорю, а как его непосредственный начальник, без всяких побрякушек на родственные связи.

Сергей ГРИГОРЬЕВ



края (первый мост)



Мост через протоку реки Чулым



Капитан пассажирского теплохода «Иван Назаров» Олег Черняев

Надежный Капитан

Скоростной пассажирский теплоход «Иван Назаров» отходит от причала Красноярского речного вокзала. Капитан Олег Черняев, внимательно вглядываясь в быстрое течение могучего Енисея, уверенно выводит судно на фарватер.

Конечный пункт назначения Усть-Мана. Пассажиры – в основном пожилые люди, любители-садоводы. В капитанской рубке с уважением разглядываю физически крепкого человека за штурвалом корабля. Он как гостеприимный хозяин соглашается отвечать на вопросы. А мне все интересно. Что мы знаем об этих рукотворных красивых белоснежных птицах на воде?

Ах белый теплоход!

– Впервые новые теплоходы появились на Енисее пять лет назад, – рассказывает Олег Владимирович. – Их четыре. «Иван Назаров» ходит на местной линии Красноярск – Усть-Мана, три других – «Енисейск», «Красноярск» и «Михаил Годенко» на севере, от Енисейска до Подкаменной Тунгуски.

Я любопытен. Капитан терпелив. Выясняется, что суда построены на Зеленодольском заводе им. А. М. Горького. В городе, расположенном недалеко от Казани, на Волге. Они относятся к первому поколению скоростных пассажирских теплоходов, где все системы управления автоматизированы с использованием компьютеров. Осадка судов 90 сантиметров (!). Они спроектированы для близкого подхода к берегу. Максимальный скоростной режим 70 км в час. Мощность 2935 лошадиных сил. Для сравнения: на Енисее суда-толкачи обладают мощностью 2407 лошадиных сил.

– Из Зеленодольска теплоходы перегоняли своим ходом, – вспоминает Черняев. – В 2008 году первым был «Енисейск». В июле 2009 года – «Красноярск», в феврале при-

гнали еще два теплохода – «Михаил Годенко» и «Иван Назаров». Я участвовал в перегонах двух судов. Всю Волгу прошли до Белого моря. До Архангельска шли в сопровождении судов-спасателей. Там нас погрузили на морские транспорты. Выгрузили в Дудинке, откуда мы пришли в Красноярск.

Остановка. Теплоход подходит к берегу. Трап автоматически опускается на землю. Пассажиры покидают корабль. Наблюдаю за уверенными действиями Черняева и думаю: «Как он стал капитаном?».

Породнился с Енисеем

– Отец работал в аэропорту, – рассказывает Олег Владимирович. – С детства находился с ним постоянно. Так что самолеты для меня не в диковинку. Отец мне говорил: «Заканчивай десять классов и поступай в летное училище». А брат отца работал начальником фирменного поезда Красноярск – Москва. Он мне тоже предлагал: «После школы иди в железнодорожники». Так получилось, что все родственники работали на транспорте. Но в нашем классе со мной училась Люба Скобло, у которой отец был капитаном в Енисейском речном пароходстве. Он для нас, школьников, одну экскурсию организовал, потом другую. Интересно. А тут объявили первый набор в Детское речное пароходство. Меня приняли. И после окончания школы я поступил в Красноярское командное речное училище. А потом окончил Новосибирский государственный институт водного транспорта. Так я попал на Енисей. Моя деятельность на флоте началась в 1982 году. Вот уже 33 года служу Енисейскому речному флоту.

Профессиональная вертикаль

Но капитанами не рождаются, ими становятся. Как? Надо все время учиться. Олег Черняев упорно поднимался по крутым ступеням служебной лестницы: третий штурман, помощник механика, сменный капитан, механик. У речников на познание профессии уходят годы.

Диплом капитана он начинал «зарабатывать» с плавания на больших кораблях по транзитному пути. Работал на танкере транзитной линии Красноярск – Дудинка. И дальше ходил – в Енисейский залив. В районе Бреховских островов ширина Енисея около 40 километров. Да и протяженность



Дружный экипаж

реки три тысячи километров. Это о чем-то говорит. В Енисейском заливе морские корабли чувствуют себя привольно.

А когда, наконец, получил диплом капитана, перешел на скоростной флот. Работал на таких типах теплоходов, как «Заря», «Ракета», «Восход».

Испытание на смекалку

Стремительное время не оставляло сил на раздумья. Речники получали новые пассажирские скоростные суда.

– Переходить на современную технику сначала было очень сложно, – признается Олег Владимирович. – Автоматизированные системы управления требовали знаний, которыми мы не владели. Работать на компьютерах нас не учили. Пришлось на ходу разбираться, вникать. В то время я был капитаном на «Восходе-43». Последний скоростной теплоход в серии. И меня отправили в Зеленодольск на завод. Смотрел, видел, как строят теплоход, устанавливают оборудование. Как это освоить? Здесь все было не так, как на обычном корабле. Нам сказали: «Не волнуйтесь, поедете в Санкт-Петербург, в институте «Ленкомавтоматика» есть тренажеры. Вам все покажут, расскажут. Однако, когда мы туда приехали, оказалось, что там никаких тренажеров нет. Они только на бумаге, в плане. Пришлось все осваивать самим. На заводе рабочие, монтировавшие оборудование, рассказали о его назначении, что-то подсказали инженеры, до чего-то доходили сами. Помогал и наш ведущий инженер-электронщик Дмитрий Ильясович Хаснуллин. Постепенно освоили. Теперь сами принимаем стажеров

с других бассейнов. Например, недавно у меня стажировался капитан из Хабаровска.

Ресурс ответственности

– Енисей – очень сложная река, первой категории. Зарегулирована гидростанциями. Идет сброс воды, и Енисей меняет свое содержание. Надо быстро оценить ситуацию и принять правильное решение. Когда горит тайга, над рекой сплошной туман. Ни зги не видать. А непогода... Очень тяжело работать в условиях ограниченной видимости. Не отрываешься от дисплеев, локаторов. Получаем прогноз по спутниковой связи: уровень и габариты пути, водные условия.

Слушаю капитана, смотрю в широкое окно капитанской рубки и вижу, как уверенно движется наш теплоход, как силен Енисей, но беспомощен перед силой пассажирского судна.

– Осадка очень маленькая – это несомненный плюс, – размышляет Олег Владимирович, – но мощность корабля очень большая. И поэтому он с глубины 2,5 метра поднимает грунт. Это плохо. Водометный забор находится в днище теплохода в кормовой части. Поэтому надо иметь под кораблем глубину не менее 3,5 метра. Парусность у теплохода большая. Мы его называем «шарик на воде». Сложности прибавляет в судовождении, маневрировании, при подходах, отходах. Когда скорость сбавляешь, уменьшаешь мощность главной силовой установки, тогда смотришь, куда направлена сила, направление течения, куда ветер дует, какой силы – все учитывать надо.

Ответственность у речников пассажирских теплоходов воспитана профессией. Людей перевозят. Сто человек в пассажирском салоне «Ивана Назарова».

– Экипаж теплохода девять человек, – рассказывает Олег Владимирович. – У нас все профессионалы. Экипаж постоянный. Есть специалисты, которые со мной десять лет работают и больше. У нас постоянная учеба. Все члены экипажа учатся. При нашей академии организованы курсы повышения квалификации. Работаем бригадным методом. Две бригады должны находиться на теплоходе, а одна – отдыхает. По графику четыре дня работают и два дня отдыхают.

О личной свободе

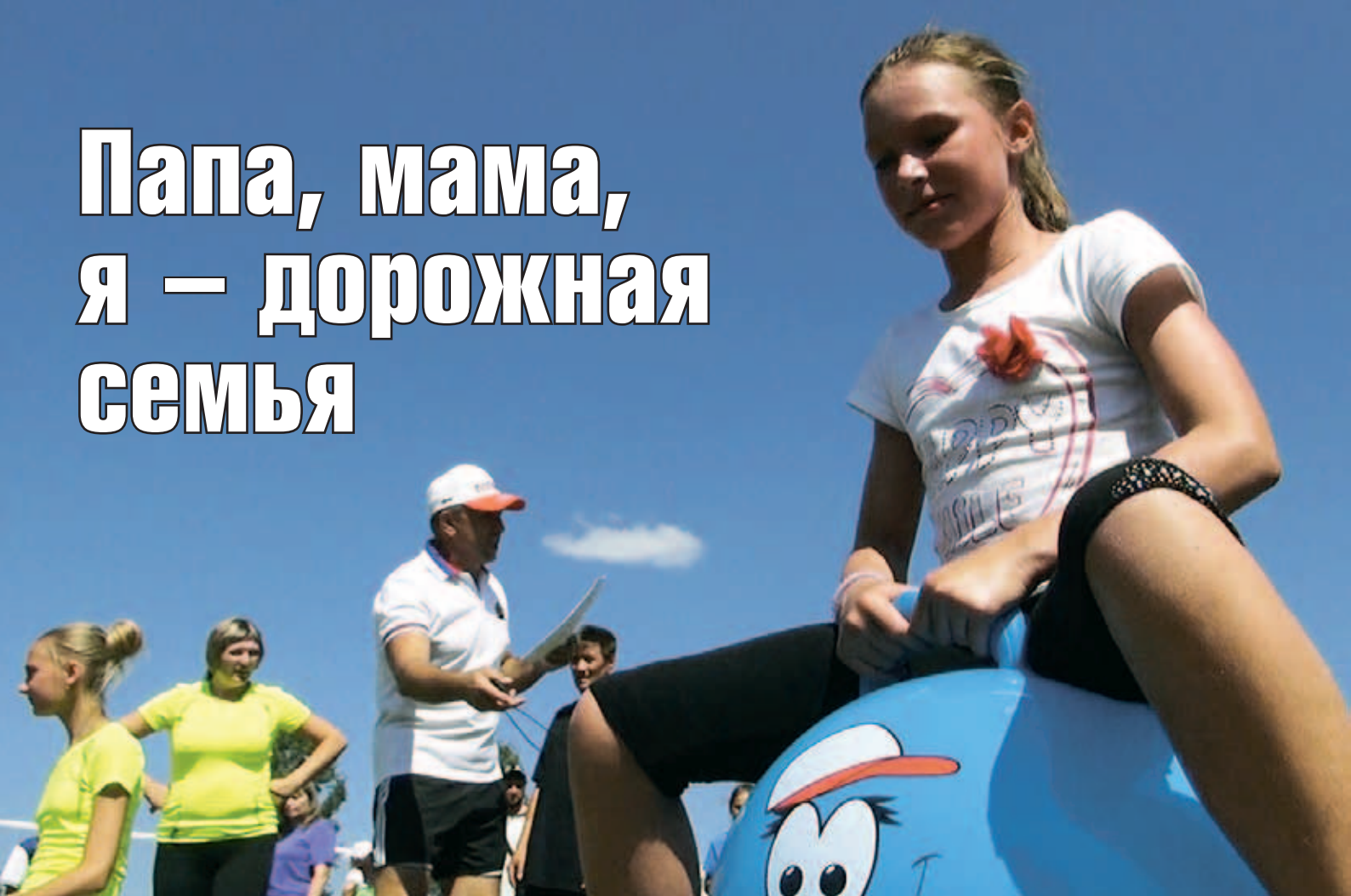
– Семья, двое детей, – Черняев улыбается. – Они уже взрослые. Дочь старшая окончила академию цветных металлов. Внучке шесть лет. Сын младший работает со мной на флоте сменным капитаном на «Заре», Игорь Черняев. На этой же линии. Он тоже учился во всех наших учебных заведениях: Детское речное пароходство, Красноярское речное командное училище, Новосибирская государственная академия водного транспорта. Нет, я его не втягивал. Просто он с детства со мной постоянно находился. На него повлияли занятия в Детском речном пароходстве. Здоровый интерес. Он видел флотскую жизнь, нашу работу. Так что профессию выбрал сознательно. Летом свободного времени нет. Но я очень люблю рыбалку. Отдыхаем зимой. Сейчас есть теплоходы на воздушной подушке, которые работают в зимнее время. В этом году я работал на таком теплоходе «Арктика-10» на Красноярском водохранилище, на переправе Черемушки – Даурское.

...С сожалением расставался с енисейским капитаном. Вот теплоход «Иван Назаров» отошел от причала, я остался на берегу. Смотрел и думал: «У каждого человека свой выбор жизненного пути. У Черняева этот путь получился. Нелегкий, но достойный жизни сибиряка-красноярца».

Нет, не случайно Олег Владимирович Черняев удостоен государственной награды «200 лет судостроительству».

Анатолий МИХАЙЛОВ

Папа, мама, я – дорожная семья



Был удушливо жаркий июльский день. Невыносимо пекло солнце. Ветер, видимо, где-то отсыпался. Деревья вокруг стадиона бесшумно поглощали прокаленный воздух, бросая на землю почти бесполезную тень. Несмотря на это, на школьном стадионе села Агинского царило оживление. Взрослые и дети – участники эстафеты, которая должна была выявить лучшую спортивную семью ГП «КрайДЭО», окружали судью соревнований. Он терпеливо объяснял правила, отвечал на вопросы. И только когда все без исключения разобрались, кто за кем вступает в борьбу и что именно им предстоит, занял положенное ему место и, взмахнув флажком, включил секундомер. Так начался отсчет победных секунд.

Командам, каждая из которых состояла из трех участников – папы, мамы и их ребенка (неважно, мальчик это или девочка), предстояло преодолеть шесть этапов. Первыми стартовали мужчины. Пробежав положенный круг, они передавали эстафету детям, которые, оседлав мяч, прыгали наперегонки. Они очень старались. И болельщики, тесной толпой окружившие место состязаний, громкими криками подгоняли своих любимцев. Ребятишки, сделав круг, передали эстафету мамам. И те, вспоминая школьные уроки

физкультуры, неслись к финишу.

Дети, еще как следует не отдышавшись, прыгали у финишной черты, подбадривая мам, восторженно вскидывали руки в победном жесте, когда те, немного запыхавшись, заканчивали дистанцию. Им на смену выходила очередная пара участвующих команд. И снова две семьи бежали, прыгали, бежали... А вместе с ними бежали цифры секундометров. Результаты тщательно заносились в протоколы. Потом столбики цифр предстояло сложить, разделить, выстроить по порядку.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, улыбаясь, стоял в группе болельщиков. Он только что, пять минут назад, приехал в Агинское из командировки, не заезжая домой, сразу сюда. Ведь здесь впервые в крае дорожники ГП «КрайДЭО» проводили семейные соревнования. Пропустить это событие, как признался Сергей Васильевич, он не мог.

– Это мероприятие для нас крайне важное, – рассказал Сергей Ерёмин. – Потому что сейчас много разговоров о том, что дорожники плохо работают – и асфальт-то плохо кладут, и за дорогами не следят, а только деньги лопатой гребут. Но мы-то знаем, что денег, по сути, никаких нет. А в обществе культивируется такое мнение. Поэтому на базе нормально действующих предприятий, я думаю, важно проводить подобные соревнования, чтобы семьи поняли, что родители работают в высококласной сфере производства, хорошо работают, вносят вклад в экономику края. Что их понимают и ценят. Чтобы у ребенка с детства не создавалось предвзятого отношения к профессии дорожника, которое порой навя-

зывается с экранов телевизоров. Ребятишки должны знать правду о профессии родителей. И мы обязаны прививать им хорошее. Глядишь, благодаря таким соревнованиям у нас появятся новые рабочие династии, династии дорожников. Родителям-то ничего доказывать не надо. Они все понимают. А дети должны видеть, что родители работают в самой престижной отрасли, они самые востребованные. И что у дорожников есть вот такие традиции – хорошо работаем, хорошо отдыхаем. И со спортом дружим. Вот что самое ценное.

Болезельщиков на площадке, где шли соревнования, становилось все больше. Даже футбольный турнир отошел на какое-то время на второй план. Азартная борьба на каждом этапе заразила болельщиков, да так, что они еще долго не могли успокоиться даже после того, как прозвучал финальный свисток. Между собой они уже определили фаворитов, спорили, чья семья лучше. Однако последнее слово осталось за судьями.

Первое место в турнире «Папа, мама, я – спортивная семья» среди дорожных подразделений ГП «КрайДЭО» в упорной борьбе завоевала семья Матвиенко из Богучанского филиала ГП «КрайДЭО». Второе – семья Шипцовых из Березовского филиала, а третье – семья Прохо-

ровых (аппарат управления ГП «КрайДЭО»).

Младший участник команды-победителя Ренат Матвиенко, второклассник и спортсмен, он занимается в четырех спортивных секциях – рукопашный бой, хоккей, футбол и еще каким-то видом, название которого трудно выговорить, держа в руках шоколадный набор победителя, сказал, что первому месту, конечно, рад, вот только шоколад не очень любит. Стоит, наверное, организаторам соревнований подумать, что дарить мальчишкам, если те снова окажутся победителями. Папа Артем Николаевич семейную победу принял как должное: «У нас ведь мама физрук!».

– Учитель физкультуры, – поправила мужа Инара Лебановна. – Сына приучаем к спорту с малых лет, чтобы не было мыслей о пагубных привычках. Пусть лучше пропадает в спортзале, на стадионе, хоккейной площадке. Конечно, он порой, как всякий мальчишка, сопротивляется, приходится заставлять. Но если не заставлять, ничего не добьешься. И уж тем более первого места. Думаю, теперь он понял, что не зря весь год занимался.

– У нас дочь фигуристка, она нас и подтягивает. Вот второе место заняли, – соглашаются между собой Евгений и Евгения Шипцовы.

– Что ты делаешь, чтобы роди-

тели занимались спортом, – спрашиваю у засмущавшейся Кати.

– Заставляю бегать иногда по три километра.

– Получается заставлять?

– Получается. Мне занятия фигурным катанием помогли в этих соревнованиях. У меня первый разряд, и я стараюсь везде завоевывать первые места. Здесь только не получилось. Прыгать на мячике было труднее всего. Теперь буду тренироваться, чтобы в следующий раз победить.

А то, что в следующем году такие соревнования вновь состоятся, подтвердил во время церемонии награждения победителей исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов:

– Мне понравилось. Надеюсь, конкурс станет традиционным.

Его поддержал председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев:

– Я наблюдал, болел и просто счастлив. Я уверен, будут у нас прекрасные, дружные семьи, будут традиции, будут самые лучшие в России дороги.

Награды победителям конкурса «Папа, мама, я – спортивная семья» вручил министр транспорта края Сергей Ерёмин.

Сергей ЛЫТКИН

