

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№1
(27)

ЯНВАРЬ-
ФЕВРАЛЬ 2015

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

Помощник Президента РФ
Игорь Левитин
и министр транспорта РФ
Максим Соколов
на строительной площадке
четвертого автодорожного моста



Николай ВЛАДИМИРОВ

**Во благо
страны и края**

Анатолий КАСАТКИН

**Возвращенная
память**

Анатолий УРАЛЬСКИЙ

**Непростое увлечение
– мотоспорт**

СОДЕРЖАНИЕ

Станислав НИКИТЕНКО Защитники Отечества	4
Николай ВЛАДИМИРОВ Во благо страны и края	6
Анатолий КАСАТКИН Возвращенная память	8
Виктор ПАНОВ С армейской закалкой	10
Владимир МИХАЙЛОВ Беспокойный характер	11
События и факты	12
Сергей ГРИГОРЬЕВ Мостовик Цулая	14
Константин СЕРГЕЕВ Мастер-энергетик	16
Виталий ПОЛЯКОВ У сибиряков надежное плечо	17
200 дней и ночей Сталинграда	18
Сергей ЛЫТКИН Мини-футбол – продолжение традиции	20
Анатолий УРАЛЬСКИЙ Непростое увлечение – мотоспорт	22



В номере использованы фотографии Анатолия КАСАТКИНА, Сергея ЛЫТКИНА, Александра ПАНИОТОВА.

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

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

Главный редактор
Э.З. АЛБОРОВ

**Ответственный
секретарь**
Лана БАЙКАЛОВА

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 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
27.02.2015 в 16.00.
Цена свободная

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



R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.





Защитники Отечества

Вот уже почти целый век мы отмечаем праздник 23 февраля. За годы советской власти и новейшей истории России он претерпел несколько переименований – от Дня Красной Армии до Дня защитника Отечества. Сегодня его празднуют уже не как день рождения армии, а как день настоящих мужчин, готовых и способных защитить нашу Родину. Для тех же, кто служил в рядах Вооруженных сил, – 23 февраля стал не просто календарной датой, с этим днем связан целый период жизни, о котором вспоминают с ностальгической иронией и рассуждениями о сегодняшнем дне наши собеседники.

Патриотизм начинается с семьи

Вячеслав ЕРОШЕВИЧ,
заместитель директора
по техническим вопросам
ГП КК Красноярскавтотранс»:

– Служил я в ракетных войсках стратегического назначения. Призвали после окончания вуза в конце 2000 года. Начинать службу в поселке Кедровом Красноярского края, в технической ракетной базе, которая входила в состав Венской гвардейской Краснознаменной ракетной дивизии, в звании старшего лейтенанта. После снятия с боевого дежурства и расформирования ракетной дивизии дослуживал в Канске. Вместе со мной в Кедровом жили и поддерживали меня жена и шестилетний сын. Моя военная специальность была ответственной и серьезной – в обязанности входило обеспечение постоянной технической готовности межконтинентальных ядерных ракет к запуску.

Пожалуй, единственное, для кого служба была наполнена событиями и забавными случаями, так это для моего маленького сына. Мы определили его в армейский детский сад, где мальчишки с гордым и деловым видом, насмотревшись на отцов, носили армейские головные уборы и общались военными терминами. Отдавали друг другу воинские приветствия, прикладывая маленькие пальчики к голове, и строго докладыва-



ли обстановку на детской игровой площадке. Это было забавно – видеть малышек, повторяющих за папами военную манеру общения.

Я и сегодня считаю, что патриотизм – одно из главных направлений развития нашей страны. Мы должны воспитывать в наших детях глубокое уважение

и любовь к Родине. А для этого нужно сохранять свою культуру, традиции, историю. Заботиться о ветеранах, воевавших за Отечество, и в этом быть примером для молодого поколения. Одним словом, патриотическое воспитание каждый должен начинать в семье.



Нам нечего делить

Павел ПАНОВИК, заместитель генерального директора по эксплуатации ОАО «ПассажирРечТранс»:

– Меня призвали в армию в 1991 году. Из Красноярска я отправился служить в Подмоскowie, в общевойсковую секретную часть закрытого города Чехов-3. Там мы охраняли запасной командный пункт – два года в звании рядового на территории, обнесенной высоким забором. Как говорится, «через день – на ремень», учеба, караулы на КПП и по периметру, да наряды в столовой. Увольнений ввиду «секретности» не было, они, конечно, теоретически полагались, но только для тех, к кому приезжали родственники. Большинство же моих сослуживцев были из Сибири.

С нами служили ребята из Украины – это отличные ребята, и сейчас поддерживаю с ними связь по Интернету. Некоторые из них находятся в Киеве, кто-то служит в милиции в Горловке. Они тоже говорят: «Кругом разная информация, страну делят какие-то группировки, начиная от купленных активистов на майдане и заканчивая силовиками Порошенко, совершенно не думают об украинском народе. А нам нечего делить, тем более с Россией».

По-моему, война на Украине – это общее горе, братоубийственная война, ведь гибнут мирные люди, и ничего хорошего из этого быть не может. А потом все равно Россия, и мы будем им помогать. Всегда так бы-



ло. Несмотря на смуты, нужно помнить, что корни у нас общие – славянские, да и жили раньше в одной стране. И армия была многонациональной, где мы видели, что различий особых нет между нами – все обычные люди, со своими простыми радостями и проблемами.

Лучше работать, чем воевать

Равиль ЖАЛИМОВ, водитель Березовского филиала ГП «КрайДЭО»:

– В армию ушел в 1990 году. Служить меня отправили в ПВО, сначала на «учебку» в Челябинск, а потом в Германскую Демократическую Республику, кто помнит, была такая страна. Охранял границу. Часто вспоминаю о годах службы – были и трудные, и довольно комичные моменты. Иногда приходилось сутками работать на учебных стрельбах, а когда и к приезду командования с анекдотичным рвением готовились, траву хоть и не красили, но гуталином плац покрывали.

Но я считаю, что мужчине обязательно нужно пройти службу. Мне кажется, что армия многому может научить. Мой сын недавно отслужил. Лично для меня годы армейской службы дали понять, что такое на самом деле родители. Это не просто определения «мать» и «отец». Я с другого угла зрения, можно сказать, посмотрел, прочувствовал, кто эти люди для меня, повзрослел и возмужал, можно сказать, за два года. Мне бы сейчас предложили в армию сходить, наверняка, не отказался бы.

В любом случае нужно оставаться самим собой, отстаивать свои интересы, интересы страны. Я вот работаю уже двадцать третий год водителем, и вместо того чтобы воевать, лучше еще поработаю. Заниматься любимым и мирным делом, думаю, всегда лучше, чем воевать.

Подготовил Станислав НИКИТЕНКО





Во благо страны и края

Ключевыми направлениями работы XII Красноярского экономического форума, который проходил с 26 по 28 февраля 2015 года, стали вопросы экономической политики в условиях ограничений и геополитических рисков.

Площадки форума посетило более шести тысяч человек из 35 стран мира и 54 регионов Российской Федерации.

В работе «круглых столов» и дискуссионных площадок приняли участие заместитель Председателя Правительства Аркадий Дворкович, помощник Президента РФ Игорь Левитин, министр транспорта Максим Соколов, министр энергетики Александр Новак, министр связи и массовых коммуникаций Николай Никифоров, министр по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов, министр строительства и ЖКХ Михаил Мень. На площадках форума было подписано 36 соглашений на общую сумму более 213 млрд. рублей.

Одним из главных транспортных мероприятий форума стало заседание «круглого стола» «Развитие транспортной инфраструк-

туры», в котором приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, руководители крупнейших транспортных и логистических компаний, банков и бизнес-структур России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. По словам Максима Соколова, развитие транспортной инфраструктуры дает мультипликативный эффект для роста сотрудничества России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В числе ключевых были названы проекты: создания современного транснационального автотранспортного коридора Европа – Западный Китай через территорию России (протяженностью 2300 км), реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, а в перспективе создания дополнительной Северо-Сибирской магистрали, а также

увеличения мощностей морских портов на Дальнем Востоке.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин отметил, что драйверами транспортных проектов должны выступать и регионы, что позволит увеличить как скорость их реализации, так и практическую эффективность.

В дни форума было подписано Соглашение о сотрудничестве и обмене опытом при подготовке проведения крупных спортивных мероприятий между министерством транспорта Красноярского края и Транспортной дирекцией чемпионата мира по футболу 2018 года в РФ. Оно предусматривает готовность сторон обмениваться информацией, связанной с подготовкой и проведением знаковых для нашей страны спортивных событий в части транспортного обеспечения, а также право привлекать друг друга к проведению мероприятий, направленных на транспортное обеспечение соревнований.

По словам министра транспорта Красноярского края Сергея Ерёмина, соглашение является



новым этапом в развитии транспортной системы города и края.

Следующее подписанное Соглашение о сотрудничестве уже между Сибирским федеральным университетом и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (Москва) закрепило договоренности о совместной научно-исследовательской и опытно-конструкторской работе в области совершенствования транспортных систем.

Стороны планируют совместную реализацию федерального проекта по разработке предложений по развитию транспортной системы и мультимодальных связей Красноярского транспортного узла в целях обеспечения крупномасштабных международных мероприятий. В ноябре 2014 года НИИ автомобильного транспорта выиграл соответствующий тендер Министерства транспорта России. В качестве регионального партнера с функциями сбора и обоснования исходных данных, а также привязки и корректировки транспортных схем и планов выбран Сибирский федеральный университет.

Еще один значимый документ форума – Соглашение о социально-экономическом сотрудничестве на 2015–2017 годы – подписали председатель правительства Красноярского края Виктор Томенко и начальник Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Владимир Рейнгардт.

Документ включает широкий круг вопросов, касающихся развития железнодорожной инфраструктуры на территории Красноярского края, обеспечения бесперебойной перевозки грузов и пассажиров и реализации совместных социальных проектов. Общая стоимость инвестпрограммы Красноярской магистрали только в 2015 году

составит свыше 15 млрд. рублей.

– Российские железные дороги на протяжении многих лет являются стратегическим партнером правительства Красноярского края. Для нас стало уже доброй традицией в дни Красноярского экономического форума закреплять направления совместной работы на ближайшие три года, – сказал премьер-министр края Виктор Томенко.

– Четкий механизм взаимодействия между краем и компанией позволяет нам общими усилиями не допускать никаких сбоев в работе этого вида транспорта. Например, недавняя проблема пригородных перевозок, которую поднимали некоторые регионы страны, Красноярский край не коснулась. У нас сохранены все маршруты движения электричек. И сегодня мы договорились с РЖД не только о поддержке уже существующих маршрутов, но и об организации новых.

На XII Красноярском экономическом форуме указом губернатора Красноярского края создана Полярная комиссия.

Деятельность Полярной комиссии Красноярского края будет направлена на содействие созданию благоприятных социально-экономических условий для жизни и работы в Арктике. Возглавил комиссию заместитель председателя правительства Красноярского края Юрий Захаринский.

Полярная комиссия приступит к разработке рекомендаций по повышению эффективности использования экономического потенциала, развитию транспортной инфраструктуры, обеспечению экологической безопасности в области освоения Арктики. Кроме того, комиссия будет оказывать содействие в соблюдении прав и законных интересов граждан, проживающих в Арктической зоне.

28 февраля в рамках XII Красноярского экономического форума помощник Президента РФ Игорь Левитин и министр транспорта РФ Максим Соколов посетили строительную площадку важнейшего объекта дорожно-транспортной инфраструктуры краевого центра – четвертого автодорожного моста в Красноярске. На строительной площадке министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин доложил федеральным руководителям о проделанной работе.

– Мы уже вышли на финишную прямую. До стыковки русловых пролетов моста осталось смонтировать около 250 метров металлоконструкций, ориентировочно это произойдет в июне. Одновременно возводятся транспортные развязки на правом и левом берегах. С наступлением теплой погоды начнется асфальтирование проезжей части. Затем мостостроители приступят к комплексному обустройству объекта, и в октябре движение транспорта по новому мосту будет открыто, – рассказал Сергей Ерёмин.

Игорь Левитин и Максим Соколов дали положительную оценку ходу строительства.

– Мы были на объекте в первоначальный момент строительства, когда из воды появлялись опоры моста. Сейчас же видно, что этот мост не просто свяжет два берега Енисея. Здесь появятся новые районы Красноярска. И это правильно, что дорожная инфраструктура строится раньше, давая импульс развитию территорий и для жилой застройки, и для формирования мест для отдыха горожан, – отметил министр транспорта РФ.

Кроме того, федеральные руководители заявили, что, несмотря на экономическую ситуацию в стране, финансирование объекта из федерального бюджета останется на запланированном уровне, что также позволит ввести объект в срок.

Николай ВЛАДИМИРОВ

Возвращенная память

В январе в Ачинске в торжественной обстановке отметили 50-летний юбилей со дня образования пассажирского автотранспортного предприятия. Официальная дата рождения ГП КК «Ачинское ПАТП» – 1 января 1965 года.

Праздничный вечер в городском Дворце культуры начался с сюрприза – демонстрации короткометражного документального фильма, посвященного вехам становления предприятия. За полвека коллектив пережил распад СССР, выстоял в периоды пере-



Министр транспорта Сергей Ерёмин

что этот фильм займет достойное место в городском краеведческом музее.

Поздравить коллектив приехали министр транспорта Сергей Ерёмин, руководство Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского

профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, Транспортного союза Красноярского края, коллеги-автотранспортники, представители городских и районных организаций. Трогательным эхом отозвалась в сердцах людей возвращенная память.

– Смотрел фильм и вспоминал юность, – не скрывает волнения заместитель председателя Ачинского городского Совета депутатов Сергей Никитин. – Я родился

и вырос в Ачинске. Мы жили на окраине, поэтому так обрадовались, когда к нам по маршруту стал приезжать городской автобус. Мы в лицо знали своих водителей и кондукторов. Очень уважали их. Кроме того, много лет в пассажирском автотранспортном предприятии отработали мои близкие родственники. Сегодня в нашем городе со стотысячным населением насчитывается почти 50 тысяч личных автомобилей. Ситуация на дорогах напряженная, а водителям городских автобусов нужно укладываться в маршрут, не совершать аварий, соблюдать дисциплину движения, и они с честью справляются со своей задачей. За это им от имени горожан нужно низко поклониться. Будем делать все для того, чтобы государственное предприятие развивалось и крепло.

Вглядываясь в кадры кино-

хроники, даже трудно представить Ачинск без асфальтированных автодорог. Но, оказывается, только в 1961 году в городе началось строительство дорог с асфальтовым покрытием. К 1964 году было заасфальтировано более 80 тысяч квадратных метров. Именно в это время получил развитие пассажирский транспорт. В автохозяйстве пассажирского транспорта насчитывалось 134 автомобиля, в том числе 80 автобусов и 54 такси.

С огромным уважением вспоминают первого директора предприятия Глеба Петровича Колесникова. Человек самоотверженный, преданный делу имел всего одну запись в трудовой книжке. Легко ли ему было быть первым? По свидетельству дочери директора, отец посвятил жизнь становлению предприятия.

Дружными аплодисментами собравшиеся встретили бывшего директора предприятия, Почетного автотранспортника России Василия Григорьевича Кириллова при вручении медали «За заслуги в развитии автомобильного транспорта России». К руководству предприятием он пришел в 1990 году.

– Мне было 36 лет, когда назначили директором, а ушел в 54. Восемнадцать лет руководил предприятием, – вспоминает Кириллов. – В то время у нас работало



директор ГП КК «Ачинское ПАТП» Александр Блискавка

630 человек, имелось 220 единиц подвижного состава. Заканчивалось строительство и начиналась эксплуатация нефтеперерабатывающего завода. Мы возили и

строителей, и эксплуатационников. Ежедневно на линию выходило 60 заказных, а в целом 140–150 автобусов. Но мне повезло: все отделы были укомплектованы специалистами. Мне удалось создать команду единомышленников.

С приходом нового управленца в развитии предприятия началась новая веха. Инициативный, вдумчивый, со своим видением перемен Кириллов раскрылся еще и как талантливый организатор. Василию Григорьевичу удавалось заключать прямые соглашения о взаимодействии между предприятием и городской администрацией, районами. В крае такой опыт был первым.

– Я большое внимание уделял строительству, – рассказывает Василий Григорьевич. – Мы строили новые помещения, утепленные боксы, построили заправочную станцию, водокачку. Появились столярный цех, покрасочная камера, склад. Реконструировали котельную. Закупили необходимое оборудование и создали ремзону, участок диагностики. Построили цех капитального ремонта автотранспортных средств. Это позволяло производить своими силами ремонт двигателей, узлов и агрегатов, восстанавливать даже изношенную технику. Перед моим уходом сделали пристройку к бытовому корпусу.

В 2008 году на место Василия Кириллова пришел Евгений Халалеев. Главной задачей он считал техническое перевооружение предприятия: заменили большую часть бензиновых машин на дизельные. Приобрели около 20 автобусов.

С появлением частных перевозчиков коллектив перестал быть монополистом на городских маршрутах. И тем не менее предприятие осталось одним из крупных государственных пассажирских автотранспортных предприятий в крае.

В апреле 2014 года директором назначили Александра Блискавку.

– Сегодня на предприятии трудится почти 300 человек, автобусный парк насчитывает 82 единицы техники, – рассказывает Александр Григорьевич. – На маршрут ежедневно выходит около 40 автобусов. Также действуют междугородные рейсы – на Красноярск, Абакан и ближайшие районы. Мне как руководителю предстоит



Экс-директор ГП КК «Ачинское ПАТП»
Василий Кириллов

искать рычаги и методы для дальнейшего развития предприятия. Надо отдать должное работникам, предыдущим руководителям, ветеранам за то, что они сумели сохранить государственное предприятие, его отлаженный механизм.

– Самое главное, что вы на протяжении 50-летнего периода самоотверженным трудом формировали историю своего города, – подчеркнул в приветственном слове актуальность юбилейной даты министр транспорта Сергей Ерёмин. – Сегодня пассажирское автотранспортное предприятие является важным элементом безопасности. Пассажир в автобусе должен чувствовать себя защищенным. Это достигается водительским мастерством

и культурой обслуживания. Много преобразований претерпело предприятие за прошедшие годы. Менялись руководители, но, как и прежде, здесь трудятся высококлассные специалисты, которые сохраняют высочайший уровень социальной ответственности.

Многим труженикам предприятия, ветеранам были вручены Почетные грамоты, благодарственные письма губернатора Красноярского края, министерства транспорта Красноярского края, Законодательного Собрания Красноярского края, Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, Ачинского городского Совета депутатов, главы Ачинска, администрации Ачинского района.

Транспортный союз Красноярского края наградил памятной медалью «100 лет со дня рождения министра транспорта РСФСР Е.Г. Трубицына» ветеранов Александра Зырянова, Татьяну Балаеву, медалью «За заслуги в развитии автомобильного транспорта России» Василия Кириллова и Анатолия Должецкого.

Украсили праздничный вечер выступления участников художественной самодеятельности, образцовых ансамблей бального танца «Элегия», эстрадного танца «Современник».

За 50 лет прошла целая эпоха. Но вечной остается любовь к профессии.

Анатолий КАСАТКИН



С армейской закалкой

Беседа с Равилем Родиным, начальником колонны Ачинского пассажирского автотранспортного предприятия, с удивлением узнал, что Равиль Сергеевич в недавнем прошлом профессиональный военный, майор в отставке.



– Я окончил Ачинское военное авиационное техническое училище, – рассказывает Родин. – Служил. На пенсию вышел в 36 лет, но дома отсиживаться не стал. Сейчас мне 39, заочно завершаю учебу в Красноярском аграрном университете, факультет «Автомобильное хозяйство». С Александром Григорьевичем Блисковкой мы работали в автотранспортном предприятии на АГХ. Когда его назначили директором пассажирского автотранспортного предприятия, он позвал меня к себе. Почему бы нет? Надо развиваться, совершенствоваться. Пришел в июле 2014 года и вот уже полгода работаю здесь.

Мне стало интересно понять профессионального военного на гражданке. Законы жизни в армии, прежде всего, сопровождаются строгой воинской дисципли-

ной, ответственностью, беспрекословным подчинением старшего по воинскому званию. На гражданке все эти позиции людьми могут восприниматься условно. Примеров тому множество. Как человеку, с ранней юности воспитанному в армейском коллективе, впитавшему в себя его принципы, вести себя на гражданке, тем более в роли начальника?

– Здесь трудовой коллектив складывался десятилетиями, – не удивился вопросу Равиль Сергеевич. – Существуют свои традиции. Есть целые династии. Поэтому такие позиции, как дисциплина, ответственность, уважение к предприятию, здесь устоявшиеся. С этой точки зрения мне работать комфортно. Проблемы ежедневно, конечно, возникают. Это жизнь. К каждому человеку нужно относиться с пониманием. За день ко

мне приходят многие люди со своими вопросами – дверь для всех открыта. Надо идти навстречу. Без этого никак нельзя. Меня тоже понимают, в свою очередь. Стараюсь с каждым найти взаимопонимание. Для этого мне нужно знать не только имя водителя, но и его личные вопросы и проблемы. Тогда можно принять правильное решение, которое, в конечном итоге, отразится на труде. За полгода я уже со многими познакомился.

– Какие вы видите сложности?

– Быть может, вам покажется странным мой ответ, но сложности мы создаем сами. У нас на предприятии трудится 80 кондукторов и столько же водителей. В целом человек 160 у меня в подчинении. Причем нужно учесть, что водители и кондукторы многие годы работают в паре. Чем это хорошо? Я уверен в том, что водитель, закрепленный за автобусом, всегда будет следить за его исправностью. Это его хлеб. Кондуктор, который обслуживает пассажиров, следит за тем, чтобы в салоне были чистота и порядок. Она как хозяйка в своем доме. Здесь ее рабочее место, здесь ее кабинет. Ну, и какие сложности?

Желательно больше иметь новых автобусов, обновить автопарк. Мы живем в Сибири, и порой добраться до какого-то населенного пункта проблематично, если туда не ходит автобус. Наши автобусы ходят до поздней ночи. Неважно, на остановке один-два человека, – им надо добраться домой. У нас водители понимающие. Если видят, что бабушка не успевает, обязательно подождут, не бросают. Мы получаем очень много благодарностей от горожан по этому поводу.

– Значит, и на гражданке есть свои нравственные принципы?

– Безусловно. Мне это понятно. Когда в человеке развито чувство «моего города», то он и поступает соответственно этому ощущению: мне надо помочь, я не могу быть равнодушным. У водителей пассажирского автотранспорта это качество является главным. А лично мне армейская школа жизненной закалки помогает. Факт.

Виктор ПАНОВ

Беспокойный характер

С Сергеем Николаевичем Ворончихиным, инженером по безопасности дорожного движения, мы беседуем в учебном классе. Он ветеран, Почетный автотранспортник России.

– Когда я пришел сюда в 1982 году, по вине водителей автобусов было совершено восемь дорожно-транспортных происшествий, – рассказывает Сергей Николаевич.

С таким положением мириться не мог.

– Как получилось, что вы посвятили свою жизнь безопасности дорожного движения?

– Я родом из Канска. После общеобразовательной школы поступил на автодорожный факультет Красноярского политехнического института, но я активно занимался автоспортом и прокатал сессию. Пришлось из института уйти. На следующий год поступил в Красноярский технологический институт на транспортный факультет. Успешно его окончил и по распределению уехал работать в леспромхоз в Иркутскую область, а потом переехал в Ачинск. Устроился в ГАИ. Дело пришлось по душе. Приобрел полезный опыт и знания. В 1982 году работал начальником отряда в автоколонне № 1964. Нашего главного инженера Вадима Филипповича Килина назначили директором пассажирского автотранспортного предприятия, и он пригласил меня к себе.

Теперь, осмысливая пройденный путь, Сергей Николаевич признает: трудно было. Общаясь с шоферами грузоперевозок, он легко входил с ними в контакт. Ему проще было с ними разговаривать, находить взаимопонимание. А с водителями пассажирских автобусов он никогда близко не сталкивался, поэтому не сразу нашел с ними общий язык. Уровень доверия рождался постепенно, по мере кропотливой и настойчивой работы.

– В 1994 году на предприятии мы вышли на «ноль» дорожно-транспортных происшествий, – вспоминает Ворончихин. – Безусловный успех. Но этого добиться было нелегко.

– В чем же заключается ваша повседневная работа?

– В профилактике аварийности, в системе четко продуманных

Примечательный факт: в Ачинском пассажирском автотранспортном предприятии за последнее десятилетие водителями не совершено ни одного дорожно-транспортного происшествия. В чем секрет достижения?



мер. Каких? Начнем сначала, с приема на работу. У нас есть кадровая комиссия. Кроме того, я проверяю водителя по прежнему месту службы. Если он был нарушителем, то сразу говорю «до свидания». Потом проверяю знание дорожных правил, назначаю стажировку – от 24 до 200 часов. Постепенно создал учебный класс. Здесь центр подготовки. Например, наступает время годового техосмотра – инструментальный контроль, диагностика. Я собираю в классе водителей, подробно рассказываю им о цели занятия, все повторяем. Они сдают экзамены на знание правил, проходят тестирование. Для тех, кто провалился, выделяем время – месяц подготовиться и повторить попытку.

У Ворончихина беспокойный характер. Он каждое утро на своем автомобиле объезжает город, смотрит подсыпку на дорогах, следит за поведением водителей. За рулем автобуса им нельзя курить, разговаривать по сотовому телефону, вступать в пререкания с пассажирами, кондукторов возить в кабине.

– Если обнаруживаю нарушение, то на первый раз делаю замечание, а во второй – следует наказание, – рассуждает Сергей

Николаевич. – Но преследовать водителей наказанием нельзя, можно получить обратный результат. Однако и в строгости уступать тоже нельзя. Главное – работать системно, тогда можно добиться положительного результата.

Еще следует сказать о сохранившейся с юности привязанности Ворончихина к автоспорту. Он и по сей день посвящает свободное время своему увлечению. Убежден: мастерски владеть автомобилем – удел по-настоящему талантливых людей. Есть такие и в пассажирском автотранспортном предприятии. Не случайно в традиционных краевых конкурсах профмастерства среди водителей автобусов представители Ачинского ПАТП постоянно занимают призовые места. Сергей Николаевич по праву гордится своими воспитанниками.

– Мои ребята были семь раз чемпионами края. Сейчас новых ребят набрал, и в 2014 году они заняли третье место. Я уверен, что эти парни по своей вине аварии не совершат, а если и попадут в сложную ситуацию, то сумеют достойно выйти из нее. Это великое дело. Нелегкая профессия быть водителем пассажирского автобуса.

Владимир МИХАЙЛОВ

Ремонт автодороги Епишино – Северо-Енисейский

В начале февраля министр транспорта Сергей Ерёмин провел выездное совещание по ремонту автодороги Епишино – Северо-Енисейский совместно с руководством района, представителями дорожных предприятий и крупных золотодобывающих компаний.

Один из главных проблемных вопросов для района – автомобильное сообщение с краевым центром, которое возможно только по автодороге Епишино – Северо-Енисейский протяженностью почти 300 км.

Напомним, первоначально дорогу для своих нужд построили золотодобывающие предприятия района. Учитывая ее социальную значимость, в середине 1990-х годов дорога стала краевой, и, соответственно, ежегодно финансирование на ее ремонт и содержание выделяется из бюджета региона. За этот период были отремонтированы аварийные мосты и находящиеся в критическом состоянии участки автодороги. Непростые геологические условия, и особенно интенсивный поток большегрузов, значительно влияют на разрушение дороги, но эта транспортная артерия необходима как жителям района, так и золотодобывающим компаниям, поэтому позиция краевой власти – ремонтировать дорогу совместно с бизнесом.

В ходе совещания министр отметил, что согласие между сторонами достигнуто, и уже есть положительный результат общей работы.

– Последний раз мы встречались летом прошлого года. Намеченные нами планы по ремонту дороги выполнены. В этом году совещание проводим принципиально заблаговременно – до наступления дорожного сезона, чтобы определить участки ремонта

и заранее заготовить инертные материалы. Взаимопонимание, что дорогу в Северо-Енисейском районе продолжит ремонтировать и государство, и бизнес, достигнуто, – подчеркнул Сергей Ерёмин.

В итоге специалисты наметили шесть участков автодороги общей протяженностью порядка 25 км, на которых будет усилено дорожное полотно. Ремонт выполнят на аварийном участке общей длиной почти 7 км. Также участники совещания пришли к мнению, что для оперативного решения вопросов, координации производственного процесса в поселке Северо-Енисейский в кратчайшие сроки необходимо создать дорожный филиал.

Кроме того, обсуждался вопрос восстановления моста в районе поселка Еруда. В прошлом году аварийный мост обрушился, проезд для жителей был обеспечен по ледовой переправе. Мостовики приступили к работе на объекте. Рабочее движение транспорта по мосту планируется запустить после закрытия ледовой переправы. Объект будет сдан осенью текущего года.

Еще один важный вопрос касался улучшения работы авиасообщения. По словам Сергея Ерёмина, к весне планируется увеличить количество регулярных рейсов. Для ритмичной работы авиасообщения территориальным управлением Росавиации прорабатывается вопрос дополнительного оснащения местного аэропорта радионавигационным и светосигнальным оборудованием.

*Министерство транспорта
Красноярского края*

Аттестат контроля качества

Лаборатория КрУДора получила аттестат Федеральной службы по аккредитации.

Федеральная служба по аккредитации подтвердила полномочия Испытательного центра КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» по контролю качества работ на объектах строительства и ремонта. Выданный аттестат гарантирует – анализ качества работ подрядных организаций будет объективным.

Испытательный центр КГКУ «КрУДор» оснащен самыми современными геодезическими приборами, включая электронные роботизированные тахеометры и спутниковые приемники, которые позволяют определять геопозицию с миллиметровой точностью. Для оценки качества уложенного асфальтобетона в арсенале лаборатории имеется компьютеризированное прессовое оборудование, которое позволяет формовать и испытывать образцы, а также техника для

определения исходных материалов. Есть набор приборов, для того чтобы дать заключение о качестве битума, определить прочность и другие параметры каменных материалов, минеральных порошков. Кроме этого, имеются необходимые базовые и вспомогательные приборы, чтобы определять качество композитов.

– Оборудование у нас самое передовое, и главная задача, стоящая перед нами, – следить за тем, чтобы ни один из образцов оборудования, который используется в ходе контроля, не вышел на линию в непроверенном виде, – говорит руководитель управления Вячеслав Цышук. – Испытательный центр КГКУ «КрУДор» – это не только набор оборудования для контроля. В первую очередь это компетентный коллектив, который использует приборно-измерительную базу в своей работе.

По словам Вячеслава Цышука, идея получить аттестат от Федеральной службы по аккредитации

исходила от специалистов КГКУ «КрУДор».

– Нам было важно понять, насколько мы готовы к тому, чтобы контролировать качество работ, – говорит Вячеслав Цышук. – «Росаккредитация» признала способность нашей лаборатории давать подобные заключения. Так что подрядные организации, с которыми мы будем работать, могут быть уверены, что оценка качества их работ будет объективной.

Отметим, что все крупные подрядные организации имеют свои лабораторные центры. Они могут определить физические и механические характеристики битумов и инертных материалов, характеристики, связанные с плотностью и пористостью композитов, а также морозостойкость материалов. Несмотря на это, итоговые заключения о качестве выполненных работ делает заказчик – Управление автомобильных дорог – с помощью своего испытательного центра.

Пресс-служба КГКУ «КрУДор»



Реконструкция автодороги Красноярск – Железногорск

Министр транспорта Сергей Ерёмин и глава Железногорска Вадим Медведев проинспектировали дорожные работы на участке трассы Красноярск – Железногорск.

Представители заказчика (КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю») и генерального подрядчика (ООО «НБС-Сибирь») доложили о текущей работе на объекте, обозначили сроки сдачи его в эксплуатацию.

Общая протяженность реконструируемого участка дороги составляет три километра (14–17 км). В конце прошлого года были выполнены геодезические изыскания, затем начались работы по переносу кабелей связи, расширению и устройству земляного полотна. С наступлением теплой погоды дорожники приступят к асфальтированию и комплексному обустройству трассы.

В результате реконструкции участок дороги станет четырехполосным, с двумя полосами движения в каждом направлении. Транспортные потоки будут разделены барьерным ограждением, что позволит избежать встречных столкновений.

Для удобства и безопасности жителей поселка Терентьево, чьи дома находятся в непосредственной близости от основной трассы, предусмотрены организованные выезды с улиц на основную трассу по дороге-дублеру.

Кроме этого, на всем протяжении автодороги, проходящей вдоль Терентьево, будет установлено освещение, а для удобства жителей, пользующихся общественным транспортом, организуют две автобусные остановки.

На двух перекрестках автодороги для безопасного выезда транспорта из поселков Есаулово и Бархатово установят светофоры, которыми будет управлять интеллектуальная система – специальные датчики, считывающие количество транспорта, подъехавшего к перекрестку, и регулирующие сигналы светофора. Таким образом, удастся избежать скопления автомобилей на второстепенных дорогах. Завершение работ запланировано на осень текущего года.

Министр транспорта и глава Железногорска положительно оценили ход выполняемых работ и дальнейший запланированный график реконструкции этого участка автодороги.

Сергей Ерёмин отметил, что эта инспекционная проверка необходима для того, чтобы детально вместе со всеми ответственными сторонами расставить акценты и в соответствии с утвержденным графиком выполнить работы.

Напомним, это уже четвертый этап реконструкции автодороги Красноярск – Железногорск, которая началась в сентябре 2009 года и была разделена на семь этапов. Проект реконструкции дорожного участка протяженностью 22,8 км планируется завершить к 2018 году.

Министерство транспорта Красноярского края

Субсидии на УДС

Более трех миллиардов рублей получат в этом году муниципальные образования края на дорожные работы.

В 2015 году в рамках подпрограммы «Дороги Красноярья» на 2014–2017 годы государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» муниципальным образованиям выделены субсидии на строительство, реконструкцию, ремонт, содержание и проектирование улично-дорожной сети.

Целевые субсидии на дорожное хозяйство получили все муниципалитеты. Объем средств для каждой территории определялся в зависимости от площади улично-дорожной сети, численности населения, состояния улиц, интенсивности движения и пожеланий жителей. Отметим, что обязательным условием реализации программы является бюджетное софинансирование органов местного самоуправления.

Особое внимание в 2015 году будет уделено ремонту муниципальных дорог. Напомним, что по поручению губернатора края в этом году принципиально изменен подход к ремонтной кампании в районах. Во-первых, в краевом дорожном фонде появилась отдельная строка на ремонт местных дорог, во-вторых, значительно увеличено финансирование, в-третьих, подготовительные мероприятия должны быть выполнены до начала ремонтного сезона.

Так, большая часть субсидий – более одного миллиарда рублей – будет направлена на ремонт улично-дорожной сети муниципалитетов, а на ее содержание предусмотрено 1,5 млрд. рублей.

В этом году возобновлено финансирование ремонта садоводческих дорог. На ремонтные работы к подъездам садоводческих обществ в Емельяновском, Манском, Кежемском районах и ЗАТО город Железногорск выделено 30 млн. рублей.

По поручению губернатора края 70 млн. рублей получит Минусинск на ремонт городского моста.

– Уже завершен этап получения субсидий, следующий шаг – проведение торгов и заключение контрактов, – прокомментировал министр транспорта Сергей Ерёмин. – При формировании программы ремонта районам была поставлена задача – уйти от капиталоемких затрат, тем самым охватить больше дорог, требующих срочного ремонта. Протяженность муниципальной сети значительная – более 14 тысяч км, одновременно привести такое масштабное дорожное хозяйство в надлежащий вид сложно, поэтому постепенно, обдуманно, совместно с районами будем работать в этом направлении.



Мостовик Цулая

Грузинские фамилии в Сибири не редкость. Однако всегда интересно узнать, что заставило человека покинуть солнечную родину, пуститься в дальний путь, чтобы не на время, а навсегда связать свою жизнь с землей, куда в иные времена по собственной воле мало кто ехал. Причин могло быть несколько, например, любовь, из-за которой горячие грузинские парни сломя голову неслись в Сибирь за белокурой красавицей.

Причина номер два: комсомольские стройки, звавшие молодых и устремленных в будущее покорять Сибирь. Вот они и покоряли. Не иначе как и у моего героя была на то причина, размышлял я, направляясь по заданию редакции в ООО «СК «КрасМостРемСтрой», чтобы написать материал о главном инженере предприятия Александре Цулая. У него как раз в этот день случился день рождения. Повод более чем подходящий, чтобы посвятить ему журнальную страницу.

По некоторому оживлению в приемной директора догадался, что коллеги готовятся поздравлять именинника. Сам же он к условленному часу сидел в кабинете, дожидаясь вашего корреспондента, который, вместо более

уместного в такой день подарка, достал из портфеля диктофон и стал задавать ему разные вопросы, заставляя возвращаться памятью то в далекое детство, то в студенческие годы, а то и вовсе немислимое – ворошить семейную жизнь.

Надо отдать должное моему герою: все эти муки он стойчески выдержал, и даже улыбка несколько раз скользнула по его лицу в течение нашего разговора.

– Родом я из Черногорска, – первое, что поведал мне Александр Ушангович. – Родился в 1951 году, так что дата не круглая, юбиляром меня назвать нельзя.

– Но и почтенная, – заметил я. – Кое-кто в вашем возрасте пенсию на лекарства изводит, а вы вон мосты строите.

– Все больше ремонтируем, – поправил он меня.

– Ну да, исходя из названия предприятия. Только ведь сегодняшний капремонт бывает сродни новому строительству. На месте старого, латаного-перелатаного моста вашими усилиями появляется совершенно новое сооружение. Не так ли?

– Бывает и так, – согласился главный инженер.

– А как случилось, что вы стали дорожным строителем, да еще мостовиком? – задаю ему стандартный вопрос. – Черногорск – город шахтерский. Обычно как бывает: где живешь, что тебя с детства окружает, то в первую очередь к себе и притягивает.

– Так поначалу и вышло. Я после школы в горный техникум поступил. Окончил его в семидесятом году. Но поработать на шахте только на практике успел. Призвали меня в армию. Служил в Забайкалье в танковых войсках, по военной специальности я механик-инструктор. А когда вернулся домой, думал, что на шахту пойду, – профессия мне нравилась. Но когда пришел в райком комсомола, чтобы встать на учет, мне сказали: «Знаешь, у нас в текстиль-



Главный инженер Александр Цулая, начальник участка Владимир Кирин, директор Владимир Пономарёв

ной промышленности не хватает помощников мастеров». Тогда в Черногорске только что открылся камвольно-суконный комбинат. «Вот тебе комсомольская путевка. Будешь работать там, куда комсомол пошлет». В ту пору комсомольские поручения не обсуждались. Да еще армейская закалка не выветрилась. Взял, как говорится, под козырек: «Есть!». Проработал я на комбинате два года, а потом на рабфак поступил в Красноярский политехнический институт. Пока там учился, с будущей профессией окончательно определился. Думаю, пойду-ка я в дорожники. Отец у меня маленько делал дороги, еще на конях в свое время.

Вот и подошло время узнать, откуда есть пошла на сибирской земле фамилия Цулая.

– Отца моего в Сибирь сослали. Он в войну в плен попал, освободили его то ли англичане, то ли американцы. Но прежде чем вернуться в Советский Союз, побывал он и во Франции, и в Англии, и в Америке. А когда из Америки военнопленных привезли на Родину, их тут объявляли врагами народа, и шли они кто под расстрел, кто в лагерь, кто в ссылку. Отцу еще повезло – остался живым. В Черногорске мою мать встретил. Она родом из-под Минусинска, ее предки в Сибири еще в столыпинскую реформу обосновались – крестьянствовали. Мама в девичестве носила фамилию Кожухар. Кто постарше, помнит, был в советское время знаменитый механизатор, Герой Социалистического Труда Алексей Кожухар. Так это мой дядя. Отца реабилитировали после смерти Сталина. Мог вернуться в Грузию, но у него уже семья была.

Сибирь для него второй родиной стала. А для нас, его детей и внуков, – первой и единственной.

Замечу попутно, что у Александра Ушанговича двое детей и три внука. Оба сына пошли по стопам отца, стали дорожными строителями. Старший внук, хотя только первоклассник, как утверждает дед, уже хорошо разбирается и в дорогах, и в мостах. В детских мечтах он, конечно, пока летчик, но дедушка почему-то уверен, что это у него пройдет, и семейное дело возьмет верх.

Но вернемся к биографии нашего героя. Институт Александр Цулая окончил в числе первых, мог при распределении выбрать себе любое место работы. Но от привилегий отказался в пользу товарищей. К тому же еще студентом успел присмотреть работу в Красноярской мостовой передвижной механизированной колонне, туда после защиты диплома и пришел. Так началась его трудовая биография мостовика.

В МПМК начинал с должности мастера, строил дома (тогда дорожники строили жилье для собственных нужд). Две пятиэтажки, возведенные под его руководством, до сих пор стоят на улице Софьи Ковалевской. А уж потом стал «мастерить» на дорогах. Строил подъезды к деревням Устюг, Шуваево, Сухая. Тогда еще грунтовые. В 1980-е годы стали в совхозах и колхозах асфальтировать зерноплощадки – и на них потрудился. Ну и, разумеется, подъездные дороги к ним.

– А то ведь раньше зерно прямо на землю ссыпали, – вспоминает Александр Ушангович. – Много потерь было. Мы многим помогли со-

хранить урожай и в Березовском, и в Манском районе. Лет пять, наверное, мастером проработал, а потом меня назначили главным инженером МПМК «Красноярская». В 2007 году МПМК закрылась, и я перешел в ООО «СК «КрасМостРемСтрой». С тех пор здесь. Первый мой мост на новом месте был через Березовку, мы тогда на субподряде работали. А первый самостоятельный капремонт моста был в деревне Медведа Емельяновского района. И, что интересно, этот же самый мост в начале моей карьеры мне пришлось строить. Отремонтировали мы его, привели в современный вид в соответствии с сегодняшними требованиями. Обычно мы делаем малые и средние мосты. А капремонт сегодня – это что? Старый мост ломаем и на его месте строим новый. Интересная, а главное, нужная работа. Это же безопасность движения. Соединение двух участков дороги, разъединенных водной преградой. В прошлом году делали капремонт моста через реку Береш в Шарыповском районе. Для нас это был важный и ответственный объект. Мост соединял Шарыпово и Дубинино. Закрывали его на четыре месяца. Мы его в срок построили и ввели. Министр транспорта на открытие приезжал, руководитель управления автомобильных дорог. Для района пуск моста праздником стал. Вот такие моменты в жизни запоминаются. Видишь, что не напрасно работаешь, не ошибся в свое время с выбором профессии, своим делом занимаешься. А что еще человеку надо? Уважение коллег, признание тебя профессионалом, семья, которой доволен, ну, и мосты, которые остаются после тебя. Жизнь, считаю, удалась.

На пенсию Александр Ушангович пока не собирается.

– Не все мосты еще отремонтировал, – смеется директор ООО «СК «КрасМостРемСтрой» Владимир Пономарёв. – На таких людях, профессионалах своего дела, наша отрасль и держится. Будем вместе работать, пока силы есть. Думаю, еще не один день рождения вместе встретим, не один мост отремонтируем.

Уверен, с этим согласится и весь дружный коллектив предприятия. С днем рождения, Александр Ушангович!

Сергей ГРИГОРЬЕВ



Мастер-энергетик

Будучи осенью прошлого года в командировке на юге края, познакомился с инженером-энергетиком Курагинского филиала ГП КК «ДРСУ-10» Евгением Леднёвым. Побывали вместе с ним на АБЗ. Пока ехали, успел он рассказать о себе.

– По образованию я инженер-электрик, окончил Красноярский аграрный университет. Но поработать в сельском хозяйстве получилось только три года, потом не стало сельского хозяйства в нашем селе. И пришлось мне искать себе новую работу, здесь вот прижился. Я не сразу пришел сюда начальником (в летнее время я работаю еще и мастером АБЗ), начинал на заводе варщиком асфальтовой массы, кочегаром работал, электриком, короче, на всех участках, где была во мне нужда. У меня не было и нет комплексов: вот, мол, я инженер, а мне приходится лопатой гравий кидать или самому провода тащить. Я и сейчас с мужиками работаю наравне, когда свободен, да ради бога. И профессиональный навык не теряется.

Новый асфальтобетонный завод, изготовленный в Кременчу-

ге, как водится у дорожников (это я уже давно заметил), собирали и запускали сами. Его производительность 40 тонн в час по сравнению с мобильным китайским, что довелось видеть в работе в Ермаковском районе, выпускающим в час до 120 тонн, конечно, не впечатляет. Но с теми объемами, которые требуются филиалу, завод справляется, да еще и запас остается. В этом году сварили 13 тысяч тонн, больше не требовалось. И это еще с учетом того, что, кроме собственных нужд, обеспечивали своей продукцией заказчиков со стороны: какой-никакой, а приработок для предприятия.

– У нас летом на заводе семь человек работает. Погрузчики с нами только летом работают, зимой на дороге. А варщики, когда на заводе дела нет, становятся и электриками, и сантехниками,

и кочегарами, – рассказывает Евгений. – Работаем мы вместе много лет. Оператор Александр Пузанов, он постарше меня, трудится на заводе с 1995 года, уже почти 20 лет. Мальцевы, отец с сыном, Михаил Михайлович и Алексей, тоже ветераны. А у Сергея Ветрова отец здесь больше четверти века отработал, теперь он продолжает династию.

Мы вообще-то обязанности не делим, у нас все варщики. Мы, как говорится, с колеса работаем. Принимаем битум с водой, его надо подготовить, выпарить, подогреть, перекачать... И все это круглосуточно, нельзя же остужать. Завод, можно сказать, новый, всего два года работает. При варке асфальта можно добавки применять. На старом для порошка даже емкостей нет. Но и его мы сохранили. Новый электроникой напичкан, вдруг что случится, запчасти понадобятся. Не ждать же, когда привезут. Можем старый завод быстро запустить, не лишний.

– Как я понял, минеральные добавки вы применяете. А кубовидный щебень не используете?

– «Кубовидка» – это для нас дорого. Привезти такой щебень, так и работать не стоит, транспортные расходы все съедят. Своих карьеров у нас нет, да нам и не надо. Мы возим щебень из Ирбы, там это отходы от железорудного производства. Зимой возим, делаем запас, а летом работаем. Со щебнем у нас сложности, конечно, бывают. Нам нужен щебень определенных фракций. А фабрика не больно на наши потребности реагирует, поэтому крутимся, мучаемся, но стараемся делать асфальт по ГОСТу, как бы тяжело это ни было. Качество продукции, конечно, теперь повысилось. Раньше-то, грубо говоря, мы компоненты смешивали и варили, что получится. Дорога стоит, и ладно. А сейчас все параметры выдерживаем – и по влагонасыщению, и по коэффициенту уплотнения. До сих пор все проверки, а проверяют нас часто, прошли без нареканий.

Обошли с Евгением завод, он стоял непривычно притихший, для него сезон закончился, а вместе с этим и работа мастера АБЗ. И мы вернулись на базу.

Константин СЕРГЕЕВ

У сибиряков надежное плечо

С Сергеем Уколовым мы познакомились в Ачинском пассажирском автотранспортном предприятии. Он беженец из Украины. Как встретила его Сибирь?

– Я родился и вырос в Луганске, – негромко, спокойно рассказывает Сергей. – Это моя родная земля. Отец родом из Курской области. Соседи тоже в основном из России – Тамбовской, Воронежской, Ростовской областей. Там практически все русские.

– Когда вы уехали?

– 19 сентября 2014 года. Об этом даже больно вспоминать. Разбомбили нас. В одно мгновение остались раздетыми, разутыми. У меня семья – жена, дочери 15 лет. Что делать? Сели в поезд и поехали. Родители остались в Луганске.

– Почему выбрали Сибирь?

– Мы не выбирали. Куда повезли, туда и поехали. Я сначала хотел уехать еще севернее – в Уренгой, Салехард. У меня там знакомые. Я там бывал, работал. Но нас повезли в Красноярск. Потом в поезде сказали, что выходим в Ачинске.

– Здесь вас кто-то встретил?

– Конечно. На вокзале встретили работники МЧС, все помогали, погрузились в автобус и приехали в детский спортивно-оздоровительный лагерь «Сокол». Там условия были отличные. Кормили замечательно. Окружили вниманием и заботой. К нам приезжали работники из центра занятости, ФМС, соцзащиты, соцслужбы. Постепенно люди стали приходить в себя.

– И вы решили остаться в Ачинске? Работать?

– Ну, как не работать? А чего сидеть, ждать? Среди беженцев люди разные. Кто-то хотел, чтобы ему все сразу на блюдечке: и жилье, и работу, и большую зарплату. В жизни так не бывает. Тот, кто реально оценивает обстановку, приехал и работает. В лагере можно было находиться 60 суток. За это время человек должен был определиться.

В первый месяц оформили все документы, и через центр занятости я устроился на работу в пассажирское автотранспортное предприятие водителем. Родите-



лям в Луганске тоже помогать надо. У них же ни пенсии, ничего нет. Жить не на что.

– Вы профессиональный водитель?

– Да. В 18 лет начал работать. Сначала трудился автослесарем. Потом сел за руль. Потихонечку категории открыл. В 22 года уже работал на автобусе.

– Как вас здесь встретили?

– Нормально. Коллектив хороший. Ко мне относятся доброжелательно. Выделили автобус, ну, я его немножко отремонтировал и вышел на маршрут. Все замечательно.

– Сколько вам лет?

– 39. Теперь я знаю точно, что в 40 лет жизнь только начинается.

– А сейчас где вы живете?

– Снимаем жилье.

– Не планируете возвращаться?

– Только в гости. Поймите, пока там все закончится, наладится, я уже на пенсию выйду.

– Жена тоже работает?

– Да. Работает в общеобразовательной школе № 12. Она кадровик по профессии. Дочка учится в десятом классе в школе № 6.

– У вас сейчас появилась какая-то стабильность?

– Ну, да. Уверенность, стабильность. Это самое главное. Конечно, тяжело было первое время. В основном из-за бытовых проблем. Приехали – ни ложки, ни вилки. Все надо покупать. Работники соцзащиты нам очень помогают. Посуду дали.

– Что вы можете пожелать коллективу?

– Главное – здоровья и мирного неба над головой. С благодарностью работаю, чтобы не подвести.

Виталий ПОЛЯКОВ



В преддверии 70-летия Великой Победы нашего народа в Великой Отечественной войне редакция открывает рубрику «Исторические хроники: Сражались. Верили. Любили», посвященную крупнейшим сражениям Великой Отечественной.

200 дней и ночей Сталинграда

Сталинградская битва – решающее сражение второй мировой войны, в котором советские войска одержали крупнейшую победу. Эта битва ознаменовала начало коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны и второй мировой войны в целом. Закончилось наступление немецко-фашистских войск и началось их изгнание с территории Советского Союза.

Первые бои под Сталинградом начались 17 июля 1942 года, а освобождение города произошло 2 февраля 1943 года. 200 дней и ночей отчаянно сражались советские воины, и, в конце концов, ценой многих человеческих жертв, материальных и технических потерь была одержана победа.

Сталинградская битва происходила при непрерывно возрастающем напряжении сил обеих сторон. В течение первых четырех месяцев шли упорные оборонительные бои, сначала в большой излучине Дона, а затем на подступах к Сталинграду и в самом городе. За этот период советские войска измотали рвавшуюся к Волге немецко-фашистскую группировку и вынудили ее перейти к обороне.

В последующие два с половиной месяца Красная Армия, перейдя в контрнаступление, разгромила войска противника севе-

ро-западнее и южнее Сталинграда, окружила и ликвидировала 300-тысячную группировку немецко-фашистских войск. Противники потеряли большое количество людей и вооружения и впоследствии не смогли полностью оправиться от поражения.

В память об этом героическом сражении 2 февраля, день окончательного разгрома фашистских войск под Сталинградом, объявлен Днем воинской славы России.

Вспомним основные вехи великой битвы. Зимой 1941-1942 годов советско-германский фронт стабилизировался. Немецкое командование рассматривало планы новых операций на севере и юге. Наступление на юге обеспечило бы им контроль над нефтяными месторождениями Кавказа, а также над Волгой – главной транспортной артерией между Европейской частью страны и Закавказьем и Средней Азией, и могло бы серьезно пошатнуть советскую промышленность и создать серьезные проблемы со снабжением Красной Армии. Кроме того, город носил имя Сталина, и захватить его было принципиальным идеологическим ходом для Гитлера.

17 июля 1942 года считается днем начала Сталинградской битвы. Хорошо подготовленная,

вооруженная, численно превосходящая нашу, гитлеровская армия ценой любых потерь стремилась попасть в Сталинград. Соотношение сил на начальном этапе было таким: на Сталинградском фронте стояло 12 дивизий численностью 160 тысяч человек, на вражеской стороне – 14 дивизий численностью почти в два раза больше, 270 тысяч человек. С нашей стороны количество боевой техники – 2200 орудий и минометов, 400 танков, 454 самолета. С противоположной стороны наблюдалось явное превосходство – 3 тысячи орудий и минометов, около 500 новейших моделей танков, в три раза больше летательной техники – 1200 самолетов. Немецкие войска наступали по всей окружности вокруг Сталинграда, наши войска терпели поражение.

Положение в советских войсках было тяжелое: они испытывали острый недостаток в противотанковой и зенитной артиллерии, в ряде соединений даже не хватало боеприпасов. К тому же большинство дивизий набиралось из новобранцев, обученных на скорую руку младших офицеров, они еще не имели боевого опыта, другие дивизии были измотаны в предыдущих боях.

Открытый, степной характер

местности позволял вражеской авиации производить удары по советским войскам и наносить большой урон в людях, вооружении и боевой технике. 1 сентября 1942 года немецко-фашистские войска перешли в наступление. Прорвав фронт на рубеже сел Цыбенко – Ивановка, они 2 сентября отодвинули советские части к внутреннему оборонительному обводу, и бои развернулись у стен Сталинграда.

Враги подошли вплотную к городу, поэтому в Сталинграде в августе были заминированы важнейшие объекты промышленного и стратегического значения, а штаб Сталинградского фронта был передислоцирован на левый берег Волги. В связи с неудачами на фронте на этом участке было сменено командование. 26 августа генерал армии Г.К. Жуков был назначен заместителем Верховного Главнокомандующего и послан представителем Ставки Верховного Главнокомандования на Сталинградский фронт.

Оборонительное сражение под Сталинградом приобретало все более напряженный характер. 14 сентября противник прорывается в центр города. Враг выходит к Волге в районе Центральной набережной. Завязываются кровопролитные бои в самом городе, например, за железнодорожный вокзал «Сталинград-1», здание которого несколько раз переходило из рук в руки. Потери были огромные как со стороны советских войск, так и со стороны гитлеровцев.

Оборонительный период продолжался почти три месяца, стоил многих жертв советским войскам, но защитники, стоявшие насмерть в руинах города, выигрывали время. Они отстаивали развалины каж-

дого дома, бились за комнаты, лестничные площадки, воронки и подвалы.

19 ноября 1942 года началось контрнаступление советских войск под Сталинградом. Удар осуществляли из района Серафимовича войска Юго-Западного фронта под командованием генерал-полковника Н.Ф. Ватутина и правого крыла Донского фронта под командованием генерал-лейтенанта К.К. Рокоссовского из района Клетской. Гитлер утверждал, что советские резервы вот-вот будут исчерпаны, и необходим последний бросок к Волге.

6-я полевая армия с приданными ей двумя корпусами 4-й танковой армии имела 19 дивизий и представляла собой самую крупную группировку вермахта численностью более 300 тысяч человек. Прорыв обороны противника должен был производиться одновременно на нескольких участках.

Пока бои шли в городе, Ставка подтягивала к фронту свежие войска. В соответствии с планом «Уран» осенью началось контрнаступление советских войск, завершившееся 23 ноября окружением группировки Паулюса. В окружении оказалось более миллиона гитлеровцев. Попытки разблокировать армию успехом не увенчались. В итоге наступательной операции в морозном феврале 1943 года была принята капитуляция фашистских войск во главе с фельдмаршалом. Это был первый случай, когда немецкий полководец такого ранга сдал в плен почти 300 тысяч человек.

Сталинградская битва по продолжительности и ожесточенности боев, по количеству участвовавших людей и боевой техники превзошла

все предшествовавшие ей сражения мировой истории. Она развернулась на огромной территории 100 тысяч кв. км. На отдельных этапах с обеих сторон в ней участвовало более 2 миллионов человек, более 2 тысяч танков, более 2 тысяч самолетов, 26 тысяч орудий. За ее время Советские Вооруженные силы разгромили пять армий врага – две немецкие, две румынские и одну итальянскую. Немецко-фашистские войска потеряли убитыми, ранеными, плененными до 1,5 миллиона солдат и офицеров и большое количество боевой техники, оружия и снаряжения.

Значение Сталинградской битвы выходит далеко за военные рамки. Впервые с начала войны удалось нанести столь масштабное поражение противнику, впервые был взят в плен фельдмаршал, впервые в Германии объявлен траур. Политические последствия для Германии были катастрофическими. Союзники решили открыть второй фронт, моральный уровень войск был подорван.

Родина высоко оценила исторический подвиг Сталинграда. Ему было присвоено звание Города-героя. 55 соединений и частей, отличившихся в Сталинградской битве, были награждены орденами, 213 преобразованы в гвардейские, 46 получили почетные наименования: Сталинградских, Донских и др. 22 декабря 1942 года была учреждена медаль «За оборону Сталинграда», ею было награждено более 750 тысяч защитников города.

Вечная память павшим героям!





Мини-футбол – продолжение традиции

Год назад в Канске состоялся первый турнир ГП «КрайДЭО» по мини-футболу, посвященный Дню защитника Отечества. Тогда организаторы, участники и зрители, делясь впечатлениями от увиденных матчей, где хоть и был победитель, но, по большому счету, не было побежденных, высказывали пожелания, чтобы так удачно стартовавший турнир стал традиционным.

Напомню, что в прошлогоднем турнире первое место завоевала команда Березовского филиала ГП «КрайДЭО», победившая в финале команду Канского филиала № 1, а третье место досталось команде АУП ГП «КрайДЭО». Всего в турнире участвовали 15 команд.

На этот раз в Канск приехали 17 команд, представлявших все структурные подразделения КрайДЭО. Первой к участникам турнира обратилась глава Канска Надежда Качан. Выразив радость, что столь представительный турнир вновь проходит на канской земле, Надежда Николаевна пожелала спортсменам удачи, закончив свое выступление фразой: «С удовольствием будем следить за борьбой». Забегая вперед, скажу, что удовольствия от турнира всем хватило с лихвой.

Открывая соревнования, исполнительный директор ГП «Край-

ДЭО» Наиль Минахметов сказал:

– Подводя итоги прошлогоднего турнира, мы надеялись, что он станет традиционным. И это случилось. Спасибо всем, кто приехал. Мы на этот раз в полном составе. Спасибо директору Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО» Александру Владимировичу Пинчуку за организацию состязания. Всем удачи на футбольном поле в честном бою и уважительного отношения друг к другу.

Взвился над площадкой флаг соревнований, отзвучал Гимн России. Болельщики в предвкушении зрелища заняли свои места. После недолгой разминки на поле вышли прошлогодние победители и команда Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО».

Первая же атака березовцев оказалась результативной. Тасеевцы старательно сопротивлялись, но явные фавориты турнира

во всех компонентах игры были явно на голову выше соперников. В результате финальный свисток судьи зафиксировал на табло счет 14:0 в пользу команды Березовского филиала.

Следующими на площадку вышли команда АУП ГП «КрайДЭО» и новичок турнира – команда Центра организации дорожного движения. Команда управленцев не оставила шансов соперникам, разгромив их со счетом 13:0.

А когда стало известно, что на второй площадке первые победы одержали полуфиналисты прошлогоднего турнира – команды Емельяновского и Канского № 1 филиалов, кое-кто на трибунах стал говорить о повторении прошлогоднего сценария. Может быть, так бы оно и было, если бы в борьбу не вмешался еще один новичок – команда Красноярского филиала ГП «КрайДЭО».

Составленная из молодых игроков, она сразу же ринулась в бой и в поединке с Манским филиалом забила в ворота соперников 15 безответных мячей. Правда, во втором матче, когда им противостояла опытная команда АУП ГП «КрайДЭО», «молодежка», как тут же окрестили ее болельщики, уступила со счетом 1:4.

Проигрыш не обескуражил, а лишь раззадорил молодую команду, больше они уже никому не проигрывали и в итоге заняли в своей подгруппе второе место, а затем вышли в полуфинал, где их ждала игра с прошлогодним победителем соревнования.

Второй полуфинал свел команды АУП и Канского филиала № 1, прошедшую предварительную стадию турнира без поражений.

Выявить победителей предстояло во второй день состязания. В первом полуфинале с минимальным счетом 3:2 победила команда Березовского филиала ГП «КрайДЭО», обыгравшая-таки команду Красноярского филиала. Вторым финалистом стала команда управления. Матч за третье место принес победу красноярцам.

И вот финал. На поле сошлись непримиримые соперники – команда АУП ГП «КрайДЭО» и казавшаяся непобедимой команда Березовского филиала ГП «КрайДЭО». Борьба между ними шла до последней минуты, эмоции порой перехлестывали через край. И только череда ошибок, которые в этот день буквально преследовали березовцев, позволила соперникам переломить ход игры и в результате выиграть с минимальным перевесом 3:2.

Доблестная команда Березовского филиала сложилась полноценно чемпионов. Кубок победителя турнира достался команде АУП ГП «КрайДЭО».

Капитан и вратарь березовской команды Андрей Казаков после турнира сказал:

– Стоять на воротах все тяжелее, и связано это не с возрастом, а с тем, что команды с каждым годом становятся сильнее. Мастерство растет. Если раньше было три-четыре равных по силам команд, то теперь их восемь, а то и десять.

Ему вторили другие, сходясь в одном мнении, что турнир обязательно должен стать традиционным.

– Это уже стало традицией, – сказал директор Канского филиала № 1 Александр Пинчук. – Надеюсь, навсегда. И будет, как сегодня, проводиться в Канске. Может, со временем другие дорожки захотят к нам присоединиться. Мы этому будем только рады.

Сергей ЛЫТКИН



Непростое увлечение

В селе Шалинском Манского района Красноярского края прошел первый этап Кубка Красноярского края по ледовому спидвею.

Казалось, сильный, порывистый ветер, метель, сумрачные, низко нависшие облака в этот февральский день могут остановить местных жителей в желании увидеть выступления мастеров ледового спидвея. Однако непогода не остановила. Болельщики шли пешком, с детьми, ехали на машинах к сельскому пруду, на льду которого состоялся спортивный праздник.

16 мотогонщиков из Красноярска, Ангарска, Черногорска, Минусинска, Усолья-Сибирского готовились к старту. Среди них знаменитые спортсмены – заслуженные мастера спорта, десятикратный чемпион мира красноярец Юрий Иванов и двукратный чемпион мира Юрий Поликарпов из Усолья-Сибирского Иркутской области. Ну, разве можно отказать себе в удовольствии воочию увидеть выступления признанных маэстро?

Второй год село Шалинское становится памятным местом возрождения мотоспорта. Энтузиасты, спортсмены, руководители администрации Манского района, пассажирского автотранспортного предприятия, активно поддерживаемые министерством транспорта Красноярского края, объединившись, сотворили полезное дело.

Постепенно праздник приобретал узнаваемые очертания. Потянуло ароматным дымком от костра со стороны кудесников над шашлычками, горячий чай, кофе, разные сладости появились в торговых рядах. Громкая веселая музыка, счастливый смех, улыбки собравшихся людей – все создавало отличное настроение.

Мое внимание привлекла ролевая кукла – талисман зимней Универсиады-2019 У Лайка. К ней подходили взрослые, дети, фотографировались. Подошел и я. Познакомился. К моему удивлению, под костюмом скрывалась девушка. Ольга Желтова, студентка Красноярского техникума железнодорожного транспорта, активно участвует в волонтерском моло-



дежном движении уже более пяти лет.

– Очень нравится, – откровенна Оля. – Участвовала во многих массовых развлекательных и спортивных мероприятиях. В том числе в Ярыгинском международном турнире. С удовольствием откликнулась на предложение участвовать в празднике мотогонщиков.

Нелегко добывается победа

Открывая соревнования, министр транспорта Сергей Ерёмин пожелал всем спортсменам удачи и заявил, что возрождение спидвея в Красноярском крае можно считать состоявшимся.

– В 1980-1990-е годы Центральный стадион Красноярска был полон зрителей – поклонников ледовых гонок на мотоциклах. Затем наступили не самые лучшие времена для этого вида спорта. Сейчас, благодаря общим усилиям равнодушных людей, уже второй год проводятся соревнования в Манском районе. Спидвей – это яркий, впечатляющий спорт, и думаю, что стоит придать соревнованиям еще более массовый характер как по привлечению участников, так и болельщиков, – отметил министр.

Исполняющая обязанности главы Манского района Марина Ландберг объявляет соревнования открытыми.

Итак, все внимание к главному событию. Состязания открыли гонщики в классе мотоциклов 500 куб. см. В первом заезде стартовал 10-кратный чемпион мира, заслуженный мастер спорта

Юрий Иванов и уверенно выиграл. Зрители в восторге. Но во втором заезде сразу два мотоциклиста сошли с дистанции. Техника подвела. В третьем – заслуженный мастер спорта, двукратный чемпион мира Юрий Поликарпов мчится к финишу и выигрывает уверенно, зрелищно.

Надо сказать, в эмоциях недостатка не было. Были и падения.

Зрители искренне переживали, сочувствуя гонщикам. Жесткий лед естественного водоема под шипами мотоциклов на виражах крошился, не держал гонщика, и спортсмен падал. Вот когда сказались опыт и мастерство чемпионов мира. Они уверенно мчались к пьедесталу почета. Конкуренцию им составил лишь Александр Маслов из Красноярска.

Удивились болельщики, когда среди участников, выступавших в классе мотоциклов 125 куб. см, услышали фамилию девушки. Татьяна Горбунова из Минусинска рискнула вступить в борьбу с мужчинами. Отважная Таня выступила достойно. Стала призером. Хотя здесь на лидирующие позиции вышли Роман Нефёдов из Красноярска и Валерий Ерёменко из Минусинска, который является призером и чемпионом Красноярского края, Сибирского федерального округа в мотокроссе.

Азарт, риск, скорость, стремление к победе – разве к такому яркому зрелищу можно относиться равнодушно?

Верная любовь к технике

Валерию Котову из Абакана 72 года, но до сих пор не может бро-

— МОТОСПОРТ

сильное увлечение мотогонками.

– Я соревновался в мотокроссе. Увлечаться начал в 1964 году в Томске, когда учился в автодорожном институте. Помню, в 1968 году в Киеве проводились Всесоюзные студенческие соревнования по мотокроссу. Я выступал в классе мотоциклов 350 куб. см. В заезде 75 участников. Армада мотоциклов! Я в пятерку попал и был очень рад. Выполнил норматив мастера спорта СССР. Это мероприятие оцениваю очень хорошо. Здорово! Когда жена узнала, что я из Абакана в такую даль собрался, безнадежно махнула рукой: «Езжай».

В танкистских шлемах увидел мужчину и женщину. Не удержался, подошел, познакомился.

– Анатолий Владимирович Зуев, заместитель руководителя департамента транспорта администрации Красноярска, – представился болельщик. – Мне эти соревнования дороги. Почему? Потому что детство провел в деревеньке, недалеко от Шалинского. Сейчас это станция Таежная. Занимался мотокроссом в секции краевого ДОСААФ. С Юрием Ивановым, знаменитым гонщиком Валерием Свинко проходил школу мотоспорта. Многому у них научился. Здесь сделаны первые серьезные шаги к возрождению мотоспорта. Это очень достойное дело.

– Я специально приехал на эти соревнования и привез маленько-

го сына, – делится впечатлениями Константин Штукин, заместитель директора ГП КК «Красноярскавтотранс». – Сын восхищен. А когда его посадил на мотоцикл, увидел, как у мальчишки загорелись глаза. Это замечательно. Такие праздники нужно проводить, развивать, повышать уровень, квалификацию соревнований. Министерство транспорта Красноярского края, поддержав инициативу энтузиастов, сделало правильно. Такие начинания способствуют развитию технического сознания у молодежи. Думаю, в ближайшем будущем будет больше поддержки. И желающих заниматься техническими видами спорта.

О чем задумался министр

Внимательно следит за соревнованиями министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин. Он приехал с семьей. Интересно, с какими мыслями он воспринимает спортивный праздник?

– Когда полтора года назад впервые встретились с Юрием Ивановым, мне по душе пришла идея о возрождении мотоспорта, – рассказывает Сергей Васильевич. – Удалось собрать мототехнику, помогли решить многие организационные вопросы. В прошлом году первый раз соревнования провели. Вроде все получилось. Но у нас задача была все-таки иная. Пока

мы все делаем на энтузиазме. А соревнования, организация должны быть в системном формате. Ну, как было раньше. Это же зрелище. Интересное, эмоциональное и полезное. Нужно, чтобы к этому делу подключилось министерство спорта, туризма и молодежной политики. Авто- и мотоспорт граничит не только с физическими способностями человека, а еще и со знанием техники. Я общаюсь со многими специалистами, которые разбираются в авто- и мототехнике. С трогательной ностальгией вспоминают они, как в 1980-е годы гремела слава по всему миру о красноярских мотогонщиках! Они были нашей гордостью. Остались еще энтузиасты, которые готовы передавать свой опыт и знания нашим сибирским ребятишкам. Их нужно не только поддерживать, но и помогать. Мое глубокое убеждение: технические виды спорта должны быть массовыми у молодежи. Это главное.

ИТОГИ

125 куб. см

1. Роман Нефёдов (Красноярск).
2. Валерий Ерёмин (Минусинск).
3. Татьяна Горбунова (Минусинск).

500 куб. см

1. Юрий Иванов (Красноярск).
2. Александр Маслов (Красноярск).
3. Юрий Поликарпов (Усолье-Сибирское).

Анатолий УРАЛЬСКИЙ



Министр транспорта Сергей Ерёмин с 10-кратным чемпионом мира, заслуженным мастером спорта Юрием Ивановым



Ветеран мотогонок Валерий Котов