

ЯНВАРЬ –  
ФЕВРАЛЬ 2014

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

Быть дорожником –  
почетно!



Вячеслав ЦЫШУК:

«Я стал инженером,  
как мой отец»

Владислав ВЛАДИМИРОВ

«КрасАвиа»  
соединяет города

Анатолий КАСАТКИН

Удивил ледовый  
спидвей!

# СОДЕРЖАНИЕ

Елена АВРАМОВА

**Вячеслав Цышук: «Я стал инженером, как мой отец»**

4

Владислав ВЛАДИМИРОВ

**«КрасАвиа» соединяет города**

8

Анатолий МИХАЙЛОВ

**Кто бережет сердце теплохода**

10

Сергей ГРИГОРЬЕВ

**Андрей Бойко: «Флоту на Енисее – быть!»**

12

**Планы. Перспективы**

14

**2013 год: события и люди**

15

Анатолий ГРИШАНОВ

**Под созвездием Лебеда**

18

Анатолий УРАЛЬСКИЙ

**Не подвели сибиряки! Поздравляем!**

19

Федор СУХОВ

**Мини-футбол: рождение традиции**

20

Анатолий КАСАТКИН

**Удивил ледовый спидвей**

22



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Вячеслава ПЕНЕФОВА, Анатолия КАСАТКИНА.

# ТК

Издается  
при содействии  
министерства  
транспорта  
Красноярского  
края

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

**Главный редактор**  
Э.З. АЛБОРОВ

**Ответственный  
секретарь**  
Анатолий КАСАТКИН

**Директор по развитию**  
Сергей ЛЫТКИН

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  
27.02.2014 в 16.00.  
Цена свободная

Электронная версия  
журнала на сайтах:  
[www.mintrans.krskstate.ru](http://www.mintrans.krskstate.ru)  
[www.krudor.ru](http://www.krudor.ru)  
[www.gopressa.ru](http://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.



Вячеслав ЦЫШУК:

# «Я стал инженером, как мой отец»



Наш собеседник – руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав Цышук, не так давно отметивший 50-летний юбилей.

**Работа, приносящая радость**

– Вячеслав Владимирович, вы уже много лет работаете в краевом управлении автодорог. Сначала в должности начальника отдела, потом – главный инженер, теперь – руководитель управления. С высоты прожитых лет можете сравнить свои три должности в управлении? Что вам больше всего нравилось?

– Если говорить о личных предпочтениях с учетом моего «бэкграунда» – я ведь в управление пришел из инженеров и из науки, то, безусловно, это была работа начальника отдела. В тот период – а это было в конце 1990-х – то, чем

занимался наш отдел, совпадало с тем, чем я занимался раньше. Тогда отдел назывался отделом контроля качества и новых технологий, проводил в том числе научные исследования, которые для меня были очень близки. Все это приносило грандиозное удовлетворение. Вдвойне было приятно, что знания, которые я получил в институте и аспирантуре, пригодились. Понятно, что уже тогда в силу служебных обязанностей мне приходилось заниматься административной работой. Например, в конце 1990-х мы фактически с нуля создали первую лабораторию заказчика – организовали новое производственное звено.

Затем я перешел на должность главного инженера – в ней тоже были свои плюсы. В первую очередь, потому, что я как был близок к отделу технического контроля и лаборатории, так и остался. Конечно, зона моих профессиональных компетенций значительно расширилась. Так, я достаточно долго возглавлял службу по размещению государственного заказа. Дело в том, что до 2005 года процедура размещения госзаказа была слабо проработана, и нам пришлось ее создавать, причем тоже с нуля.

Все, кто соприкасался с этой сферой деятельности в конце 1990-х – начале 2000-х, подтвердят, что эта работа была не только сложной, но и малопонятной – существовало огромное количество документов. Какие-то носили чисто декларативный характер, хотя были обязательны к применению, другие давали наметки, как надо проводить закупки, чтобы процесс был максимально прозрачным. Но это были именно наметки, зачастую они противоречили друг другу.

**– А непосредственно процесс вам приходилось выстраивать – методом проб и ошибок, эмпирически?**

– Совершенно верно. Тогда единых правил не было, и мне повезло, что, продолжая работать с технической частью, я с разной степенью успешности решал и эти вопросы. В 2005 году ситуация изменилась – появилось законодательство, которое постепенно совершенствовалось. В 2013-м на смену ФЗ-94 пришел новый закон, и эти функции передали правовому отделу.

Также довольно долго в рамках работы главного инженера я занимался тем, что тоже приносило мне особое удовольствие. Еще со студенческих времен я был склонен к тому, чтобы максимально широко использовать в работе информационные технологии, правда, их в то время называли по-другому – вычислительными. Привычных нам сегодня компьютеров не было – были огромные вычислительные машины, которые использовались для решения прикладных задач. В вузах даже не было специальностей, которые бы готовили профессионалов в области информатизации, а прогресс двигали вперед те, кто непосредственно работал на ЭВМ, то есть электронщики и прикладники, такие, как я.

В годы учебы в институте при помощи ЕС-1020 и ЕС-1022 я создавал первые программы по расчету неразрезных балок и построению в них линий влияния. Поэтому, когда меня назначили на должность главного инженера, в мою компетенцию включили вопросы внедрения информационных технологий. Я считался одним из самых компьютерно грамотных в управлении.

**– Таких называют продвинутыми пользователями. Насколько мне известно, вы им остаетесь до сих пор.**

– К счастью, я и сейчас смогу написать программы на довольно большом количестве базовых языков программирования, на которых вырос. Всякие бейсики, фортраны, языки низкого уровня, такие, как ассемблер. Невозможно в одночасье забыть, чем занимался в течение 15 лет. Просто сейчас это не востребовано – сегодня для создания программного продукта выпускается огромное число профессионалов, которые творят настоящие чудеса. Было бы смешно, если бы специалист в области гидротехники начал писать программы, хотя в 1980-х годах это было абсолютнейшей нормой.

Понятно, что процесс создания информационной системы краевого управления автодорог стартовал до того, как меня к нему подключили, но по-настоящему все закрутилось и завертелось, когда мы стали работать вместе с Сергеем Борисовичем Хазовым – это бессменный руководитель нашего отдела информационных

технологий в течение многих лет. Совместно с ним удалось освоить или создать такие программные средства, которые позволили не только решать технические задачи, но и, прежде всего, нормализовали финансовую жизнь управления. Были автоматизированы процесс бухучета и процесс сбора данных о принятых работах и так далее. Все это тоже приносило мне огромное удовольствие.

### **Во главе коллектива профессионалов**

**– Получается, что ваша последующая деятельность всегда была связана с той, которой занимались раньше. И вы последовательно шагали со ступеньки на ступеньку.**

– За исключением, пожалуй, работы над процессом по размещению госзаказа, но в те годы он был настолько неотрегулированным и путанным, что поставь руководить им любого человека, а не только меня, он бы точно так же начинал с нуля.

Очень сильно отличается от того, чем я занимался раньше, и должность руководителя управления. Я это понял еще в годы работы главным инженером. Тогдашний мой начальник Сергей Филиппович Зяблов, уезжая в командировку по краю, – а они были очень частыми, – всегда оставлял «на хозяйстве» меня, хотя я и не являлся его заместителем.

**– Должности главного инженера и начальника управления принципиально различны?**

– Да. По сравнению с руководителем управления у начальника отдела или главного инженера возможность делегировать свои полномочия подчиненным достаточно ограничена. Она, конечно, была, но я всегда старался как можно больше делать все сам – чтобы детально вникать во все технологические процессы, связанные с производством, которые происходили в управлении: с приемкой, с оформлением, бухгалтерией и так далее.

Когда же я победил в конкурсе на мою нынешнюю должность, естественно, делать все самому стало невозможно, и мне пришлось учиться делегировать свои полномочия тем, кто может выполнить работу не хуже, чем я. Я признателен предыдущим руководителям: благодаря их много-

летним усилиям в управлении сформировался профессиональный коллектив с очень высоким потенциалом.

**– Что, на ваш взгляд, главное в вашей работе?**

– Понять, кто на что способен и что должен делать. Не скажу, что я в этом поднаторел – опыта у меня еще мало. Бесценно я руковожу управлением, в том числе как исполняющий обязанности, меньше двух лет, с апреля 2012 года. Возможности для роста есть. Хотя в этом новом статусе я тоже стараюсь получать удовольствие от работы.

К сожалению, гораздо меньше времени удается посвящать моим любимым техническому отделу и отделам производственно-технологического контроля и информационных технологий. Они находятся под управлением совсем другого человека – нового главного инженера. Я не считаю его менее умным или талантливым. Он даже моложе, чем в свое время был я. Меня радует, что у людей, которые занимаются моим любимым делом, все получается лучше, чем у меня. А что у них получается лучше – это точно. Другое время, другой уровень подготовки, хорошо разработанные схемы поведения в различных ситуациях.

Мне нравится, что у меня в заместителях работают очень грамотные люди, которые несут на себе багаж традиций управления автомобильных дорог. В нашем коллективе таких большинство, и многие из тех, кто привержен традициям, молоды, перед ними открыты самые широкие перспективы, они принимают грамотные решения, которые я с удовольствием одобряю и поддерживаю.

**Чтобы люди нам поверили**

**– Вы нарисовали благостную, прямо-таки пасторальную картинку: все хорошо, все вас радуют, вы всех поддерживаете.**

– Краевое управление автодорог – большой и сложный механизм. Большой коллектив, большая численность занятых в отрасли людей, дороги географически «размазаны» по огромной территории. Главная сложность – в процессе управления не управлением, а работами, которые осуществляются на этих дорогах.

Мы много работаем над тем, чтобы максимально информатизировать все процессы и сделать принимаемые нами решения максимально прозрачными и понятными – так же, как отношения с подрядчиками. Тогда и люди нам поверят, и мы поймем, что работаем эффективно.

**– Возвращаясь к вашим пристрастиям. С тем, что вы любите в своей работе, мы разобрались. А что не любите?**

– Я не очень силен в организации различных общественно-политических мероприятий, выходящих за рамки производства, хотя мне нравится в них участвовать. Таких, как ставшая традиционной спартакиада дорожников. В 2013 году она проходила уже 10-й раз. Слава богу, у нас в управлении много людей, которые с удовольствием и профессионально этим занимаются. Так что в этом отношении мне тоже есть куда расти и есть у кого учиться.

Руководителем, который отлично понимал, как надо успешно решать внепроизводственные задачи, совершенно точно был Сергей Филиппович Зяблов. Обладает прекрасным организаторским талантом и наш министр транспорта Сергей Васильевич Ерёмин. Сегодня благодаря политике министерства общественные мероприятия не замыкаются только на дорожниках, а носят общепромышленный характер, консолидируя весь транспортный комплекс края.

**Об IQ и Венере Милосской**

**– Глупый вопрос можно задать? Какой у вас IQ?**

– Знаете, своим IQ я заинтересовался только недавно. И совсем случайно. Мы возвращались из командировки в Ачинск, ехать было несколько часов, а делать особо нечего. И пока работала связь, мы с одним из заместителей министра транспорта упражнялись на гаджетах в проверке грамотности – когда предлагаются различные варианты написания слов и речевых оборотов, а из них надо выбрать правильный. Ни в одном из тестов я не получил пятёрки, потому что если из 20 пунктов была хотя бы одна ошибка, то сразу же ставилась оценка четвёрке. А потом мы стали проверять IQ. У меня получилось то ли 133, то ли 134. Если судить по графику,

который пришел вместе с результатом, то это выше среднего, но не много.

**– Вы к этим тестам отнеслись серьезно или как к забаве?**

– Безусловно, как к забаве. Я не собираюсь даже намекать работникам управления на то, что сейчас мы будем проводить IQ-тесты и смотреть, кто на что способен. Я знаю огромное количество людей, которые, не до конца понимая логику составителей подобных тестов, живут в другом логическом измерении и являются очень мудрыми людьми. И измерять подобными способами их интеллект, на мой взгляд, кощунство.

У нас в управлении есть люди, которые прекрасно работают с цифрами, которые видят проекты целиком – вот так, с большой буквы. Целиком. Они смотрят на проект, как художник на глыбу мрамора, от которой надо отсечь лишнее, чтобы получить Венеру Милосскую. Но при этом они настолько теряются, когда требуется написать маленькое письмо главе сельской администрации, что проще сесть за компьютер и написать самому.

**– Я, собственно, почему спросила про IQ. В начале нашей беседы вы сказали, что пришли в управление «из науки». Из какой науки – академической, прикладной, преподавали?**

– Все вместе, кроме академической. Я родился и рос в Усть-Каменогорске, в Восточном Казахстане, учился и работал в Усть-Каменогорском строительном-дорожном институте. Мне повезло, это уникальное учебное заведение. У нас была элитная специальность «Мосты и тоннели» – дорожных мостовиков и тоннельщиков даже в СССР выпускалось мало, на всю страну несколько десятков. В год моего выпуска, например, по всему институту, общая численность студентов которого тогда превышала 8 тысяч человек, а дорожников выпустился всего 41 специалист.

У нас были замечательные преподаватели, благодаря которым в 1983 году я впервые сел за ЭВМ. И тогда же впервые – в пределах, конечно, студенческой компетенции – занялся научной деятельностью. Был связан с научно-исследовательской работой и мой диплом. А сразу после окончания вуза меня приняли ассистентом

на кафедру «Мосты и тоннели», откуда уже через полгода я уехал на стажировку в Ленинградский политехнический институт имени М.И. Калинина, где и поступил в аспирантуру. Это был 1987 год. В 1991-м там же, в Ленинграде, защитил кандидатскую диссертацию.

После этого переехал в Красноярск, сначала работал старшим научным сотрудником Сибирского филиала Института гидротехники имени Веденеева, затем, занимаясь одновременно наукой – механикой грунтов, преподавал в Красноярском инженерно-строительном институте. Институт гидротехники был мощным учреждением, но, к сожалению, перестройку пережить не смог, и сейчас от него осталось только несколько сотрудников.

В КИСИ я познакомился с Александром Пантелеймоновичем Хохловым – он сейчас работает у нас начальником отдела производственно-технологического контроля и инноваций, который рекомендовал меня Сергею Зяблову. Это был 1995 год, команда управления только формировалась, и мне предложили возглавить отдел. Я согласился.

### С медалью по жизни

**– Если в том, что касается профессии, у вас был планомерный и целенаправленный рост, то можете ли вы сказать то же самое о росте личностном? Допустим, раньше вы слушали только поп-музыку, а сейчас полюбили классику. Изменилось ли ваше восприятие мира, и если изменилось, то как?**

– У любого человека – неважно, какую он занимает должность, – со временем должны меняться взаимоотношения с миром. Если этого не происходит, точно надо IQ проверять. Если ниже 70, надо лечиться (смеется).

Если говорить об эстетике, то вкусы мне привил отец, который тоже был инженером и ученым и преподавал в Усть-Каменогорском институте. Как и он, я страстный поклонник оперного жанра. Отец учился в Новосибирске и специально возил меня, еще ребенка, в тот город, чтобы я послушал новосибирскую оперу. Мы ездили в Алма-Ату только для того, чтобы попасть в Алма-Атинский оперный театр. Папа умер,

когда мне было 19 лет, но успел привить мне любовь к этому виду искусства, которую я несу через всю жизнь. Лет до 23 музыку, не связанную с оперой, я вообще слушать не мог, так что теперь даже немного помягчел во вкусах.

**– Как мальчик, поклонник оперы, стал дорожником? Ведь эта профессия ни раньше, ни сейчас особой популярностью не пользуется.**

– К окончанию школы передо мной стоял выбор – поступать либо в педагогический, либо в строительно-дорожный. И хотя мама преподавала английский, учителем я себя никогда не видел. Только инженером, как отец. У нас в семье даже варианты никакие не рассматривались – ну, не писателем же я буду, не народными танцами заниматься. Только инженер.

В нашем строительно-дорожном институте существовало три базовых направления. Одно было связано с автомобильным транспортом – ну, это точно не мое. Я и сейчас являюсь довольно примитивным водителем машины и знаю разве что базовые принципы работы двигателя внутреннего сгорания. А с терминологией ремонта я уже не знаком и на людей, которые профессионально могут хотя бы ее обсуждать, смотрю с некоторой завистью. Второе направление – экономика строительства, тоже не совсем инженерная специальность. И третье – строительство, которое могло быть промышленным или городским. Скажу честно: я немного «схалтурил». Знал, что на специальность «Мосты и тоннели» выпускников с золотой медалью берут без экзаменов, и пошел туда.

**– Так вы окончили школу с золотой медалью?**

– Безусловно. И школу с медалью, и институт с красным дипломом, и аспирантуру с отличием. Плюс к этому мне присвоили квалификацию «инженер-исследователь». На всех своих «ступеньках», по которым я шел, я старался брать по максимуму то, что мне давали.

### «Память рук»

**– Вячеслав Владимирович, к вопросу о юбилее. В эти дни вы слышали много поздравлений, пожеланий, добрых слов... А что**

**бы вы хотели себе пожелать на 50-летие?**

– В первую очередь, здоровья. Еще – умения руководить коллективом, находить со всеми общий язык, находить золотую середину между жестким и мягким стилем руководства.

Как руководителю управления автодорог себе я желаю, чтобы нам было поручено как можно больше строить и ремонтировать. Специалисты в области дорог, как и во всякой другой прикладной области, не появляются на теоретической основе. Можно вырастить математика уровня Перельмана, не отходя от классной доски, можно в условиях лаборатории получить Менделеева, но дорожника без постоянной практики вырастить нельзя.

Нас ругают, что мы не всегда справляемся с задачами, которые ставит перед нами общество. Люди прекрасно знают, как должны выглядеть хорошие дороги – каждый год миллионы наших сограждан видят их, когда выезжают на отдых за рубеж. Я бы очень хотел, чтобы мы имели возможность строить и ремонтировать как минимум столько же, как в странах, которые считаются эталоном.

Чем больше мы будем строить, тем больше у нас будет высококлассных профессионалов-дорожников, тем больше мы будем заниматься наукой – она в дорожной отрасли носит прикладной характер и идет вслед или параллельно с производством. У нас есть масса научных разработок, которые так и остаются не внедренными потому, что их негде и не на чем внедрять.

Тогда и уровень нашей профессиональной востребованности будет высоким, и наши подрядчики накопят столько опыта, что им легко будут даваться решения стоящих перед ними задач, потому что они прекрасно знают, что и как надо делать. «Память рук», «память мозга» – как правильно уложить асфальт, как правильно прочитать проект – для дорожников носит принципиальный характер. Но, к сожалению, сейчас ситуация такова, что пока страна не превратится в глобальную дорожную стройку, дорожников, к которым бы у людей не было претензий, у нас не будет.

Елена АВРАМОВА

# «КрасАвиа» соединяет города

**Из Красноярска теперь можно долететь до Абакана, Братска, Горно-Алтайска, Кызыла, Барнаула и Новокузнецка**

8 часов утра. Аэропорт Черемшанка. Мягкий взлет новенького белокрылого самолета Л-410, и мы входим в новейшую историю красноярской авиации как пассажиры самого первого рейса Красноярск – Братск. Как это ни странно, но желающих улететь этим маршрутом много, и пустых кресел почти нет. Хорошее начало для доброго дела. В самолете комфортно, работы винтов не слышно, и самое время полобоваться в иллюминатор на красоты родной сибирской тайги. Внутри самолета уютно, как в современном импортном автобусе: с правой стороны ряды парных кресел, с левой – места для тех, кто любит путешествовать в одиночку. И так немногим более двух часов пути, а не 14 часов на поезде.

Командир воздушного судна Александр Щирица – профессионал, его летный стаж более 32 лет. Говорит, что в новой модификации и с новым оборудованием у «L-410 UVP E-20» характеристики безопасности на высоте:

– Как вы видите, самолет современный, 2012 года выпуска, одно удовольствие работать. Мы с вами летим на высоте 3 тысячи метров над землей. Скорость он может развивать до 375 километров в час. Вместимость новой «элки» – 19 пассажиров и два члена экипажа. Летный и инженерно-технический состав у нас опытный, все прошли соответствующую подготовку в Чехии. Так что не стыдно

перед земляками. Уверен, что рейс будет востребованным.

Через 2 часа 20 минут мягкая посадка в Братске. Пассажиры нового рейса дают первые комментарии журналистам.

– Учитывая, что я заплатил за перелет всего около 3 тысяч рублей, могу сказать, что тарифы более чем адекватные, теперь буду чаще летать, мне очень удобно. В машине устаешь, а в поезде – как повезет с попутчиками. И опять же время – деньги, – говорит иркутский бизнесмен Михаил.

Низкие тарифы объясняются просто: рейс выполняется по государственной программе субсидирования региональных авиаперевозок, что выгодно и пассажирам, и авиакомпании. Всего же «КрасАвиа» с начала февраля ввела в летное расписание три новых регулярных рейса: Красноярск – Братск – Красноярск, Красноярск – Абакан – Красноярск и Новосибирск – Горно-Алтайск – Новосибирск.

Генеральный директор ГП КК «КрасАвиа» Сергей Мурзин подчеркивает:

– Новые рейсы – продолжение планомерной работы под руководством министерства транспорта Красноярского края по расширению географии полетов на социально значимых направлениях.

Именно господдержка, говорят в «КрасАвиа», позволяет региональным авиаперевозчикам восстанавливать и развивать авиасо-



## РАСПИСАНИЕ НОВЫХ РЕЙСОВ

• **Красноярск – Абакан – Красноярск:**  
понедельник, среда.

• **Красноярск – Братск – Красноярск:**  
понедельник, среда, пятница.

• **Новосибирск – Горно-Алтайск – Новосибирск:**  
вторник, суббота.

**Рейсы выполняются из аэропорта Черемшанка на новых самолетах L-410 UVP E-20.**

общение в Сибири, связывая города и регионы. При этом аэропорты Красноярска признаны узловыми.

– В прошлом году авиакомпанией «КрасАвиа» были открыты авиарейсы в Кызыл, Барнаул, Новокузнецк и Горно-Алтайск, которые пользуются спросом у пассажиров. Сегодня к ним прибавились еще новые направления. В дальнейшем наша задача – расширять региональную маршрутную сеть, – комментирует ситуацию министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин.

В Абакане новый рейс из Красноярска также встречают местные



журналисты, которые хотят первыми узнать впечатления от полета на новеньком Л-410. Их тоже удивляет цена – от 1 тысячи рублей за перелет.

– Я прилетел из Иркутска и совершенно случайно узнал, что из Красноярска теперь есть самолет до Абакана, подождет три часа, и вот я дома. На автобусах пришлось бы ехать более 20 часов. Поэтому я рад, что появилась возможность быстро и комфортно добраться до Красноярска и обратно, – говорит пассажир первого рейса Иван Мананкин, житель столицы Хакасии.

Путь обратно в Красноярск из Абакана занимает чуть больше часа. И вновь наш «турболет», как, любя, называют этот самолет летчики, легко касается взлетно-посадочной полосы. У «КрасАвиа» три таких «элки», планируется, что скоро на линию выйдет четвертая, так что впереди новые открытия и расширение географии полетов. Главное, чтобы федеральная программа субсидирования региональных авиарейсов, так активно востребованная в Сибири, была сохранена.

Владислав ВЛАДИМИРОВ

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!



От всей души поздравляю вас с нашим общим профессиональным праздником – Днем гражданской авиации России!

В этот день хочется сказать особые слова благодарности за ваш вклад в развитие и процветание региональной авиации Красноярского края. Спасибо за профессионализм, сотрудничество и партнерскую поддержку. Благодаря вашему труду в Красноярском крае сохраняется и развивается авиационная инфраструктура, появляются новые маршруты, создается возможность для комфортных и безопасных авиаперевозок жителей нашего региона, оперативной доставки грузов и социально важной корреспонденции.

Особо хочу поздравить ветеранов нашей отрасли, которые своим самоотверженным трудом прокладывали воздушные трассы, осваивали новые типы воздушных судов, личным примером обеспечивали преемственность поколений в лучших традициях гражданской авиации.

Позвольте искренне, от всего коллектива Государственного предприятия «КрасАвиа» выразить вам уважение и пожелать крепкого сибирского здоровья, успехов во всех начинаниях, счастья и благополучия. Мирного неба вам и вашим близким!

*С.Н. МУРЗИН,*  
генеральный директор ГП КК «КрасАвиа»

Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем гражданской авиации России!

Роль гражданской авиации для Красноярского края с его территориальными особенностями и большими расстояниями значительна. Вы круглогодично соединяете самые отдаленные и труднодоступные уголки нашего края с «большой землей».

Именно на ваших плечах лежит ответственность за безопасность полетов и своевременную доставку пассажиров. Только авиация может быстро и надежно транспортировать тяжелообольного человека на дальние расстояния, тем самым спасая ему жизнь.

Благодаря вашей слаженной и профессиональной работе вносится огромный вклад в экономику нашего региона. Динамичный жизненный ритм и экономические потребности невозможны без авиатранспортного комплекса.

Наша региональная авиация переживала в последнее время не лучшие времена, но постепенно краевая авиамаршрутная сеть восстанавливается, и наша общая задача – продолжить ее развитие.

Впереди у нас много работы: сделать достойными главные воздушные ворота края – аэропорт Емельяново, беречь и развивать маленькие, но столь важные северные аэропорты, обеспечивать безопасность и комфорт авиаперелетов.

Отдельные слова благодарности ветеранам отрасли, которые многие годы самоотверженно исполняли свой долг, в том числе в сложные исторические периоды, и теперь передают опыт молодым коллегам. Почет вам и уважение, дорогие ветераны!

От всей души желаю вам чистого неба, попутного ветра, мягкой посадки. Здоровья, добра и благополучия вам и вашему дому.

*Сергей ЕРЁМИН,*  
министр транспорта Красноярского края





# Кто бережет сердце теплохода

**О судовых электромеханиках, которые в зимнее время кропотливо трудятся над механизмами теплоходов, рассказывают скромно. Но именно от их надежной и умелой работы зависит успешное плавание кораблей по Енисею и благополучие пассажиров.**



Технический директор ОАО «ПассажирРечТранс» Николай Лесунов

Признаюсь, никогда не доводилось видеть корабли в затоне. Тем более опускаться в машинное отделение – к сердцу теплохода. Поэтому с нескрываемым интересом слушаю моего гида – ветерана Енисейского флота, технического директора ОАО «ПассажирРечТранс» Николая Лесунова.

– Период зимнего судоремонта у речников не менее ответственный, чем период навигации, – вводит меня в курс дела Николай Алексеевич. – Сейчас закладывается основа будущей навигации. От качественного ремонта, технически грамотно подготовленного судна зависит успех и безопасность пассажиров. Механики из экипажей сами ведут ремонтные работы. Люди знающие и ответственные.

## Обманчивая тишина в затонах

Проезжаем по территории Красноярского судоремонтного завода. Здесь три затона, где «отдыхают» суда на зимней стоянке. Тихо кругом. В плавающим доке вижу на стапелях теплоход-толкач «Лейтенант Филиппов». Снизу он мне кажется большим. Просто огромным.

Идем на теплоход «Александр Матросов». По крутому трапу спускаемся в машинное отделение. От обилия механизмов, конструкций, электрооборудования новичку можно растеряться. Сколько же нужно знать, чтобы разбираться во всей этой сложной технике?! Механики молодые. Интересно, кто они. Знакомимся.

Роману Ногину 22 года. Он из флотской семьи. Дед Александр Осипов всю свою трудовую жизнь проработал на речном флоте. Не удивительно, что он и внука направил учиться в Красноярское командное речное училище. Получив профессию, Роман первый год трудился на теплоходе «Близняк».

– На «Алексаднре Матросове» работаю уже два года. Нравится, – улыбается скромный парень. – У меня теперь одна семья на берегу, а другая здесь – флотская. Сейчас занимаемся профилактическим ремонтом. Работы много.

Его товарищ Евгений Попиль на пассажирский теплоход пришел после учебы в Подтесовском ПТУ. Ему 25 лет. Хотя в его роду речников не было, на выбор профессии повлияло окружение

флотских людей. Подтесово традиционно считается поселком речников. Семь лет уже трудится. Сердцем прикипел к флоту.

– Оборудование здесь – с самого начала постройки теплохода, – уточняет Николай Алексеевич. – А судну уже более 59 лет, поэтому механики крайне ответственно относятся к делу. Сейчас перебирают главный двигатель. Разобрали три валовых линии. В общем, парни работают добросовестно.

К беседе подключился Владимир Гаськов, главный электромеханик теплохода.

– У нас на флоте действует система планово-предупредительных ремонтов, – рассказывает Владимир Михайлович. – Кроме того, через каждые пять лет теплоходы проходят основательную ревизию всех систем, механизмов, корпусов. Сохранность и надежность судна зависит в первую очередь от того, в каких руках оно находится. Надо постоянно следить за всеми механизмами, исправлять малейшие неисправности. В этом деле мелочей не бывает.

## Человек своей судьбы

Ну, как люди становятся механиками? Такое сложное оборудование, и во всем нужно разбираться. Удивительно! Меня поразила история Владимира Гаськова.

– Я родом из Киргизии, – рассказывает Владимир Михайлович.



Главный электромеханик теплохода «Валерий Чкалов» Александр Бояринцев



Механики теплохода «Александр Матросов» Роман Ногин и Евгений Попиль

– Но родной дядька работал во Владивостоке, был капитаном дальнего плавания. Я решил тоже стать морским капитаном. После окончания школы в 1978 году уехал во Владивосток и поступил в высшую мореходную школу. Но недолго проучился. Был отчислен за драку. Домой возвращаться стыдно. А в Красноярске жил другой родной дядька. Поехал к нему. Увидел большой плакат: «Ребята! Енисей зовет вас!». Я заинтересовался. Не знал, что здесь тоже коравы есть. Вот так я попал в Красноярское СПТУ-2. Там для ребят, окончивших десятилетку, были организованы годичные курсы. Готовили из нас радистов-электриков. После восьми месяцев учебы направили на производственную практику на теплоход-толчок «Обь». А мне всего-то семнадцать лет. Мальчишка. В то время мы вкалывали, не как сейчас – шесть часов, а двенадцать. И делали самую грязную работу. Я все выдержал. Не сбежал. Помню, выходили из притока Подкаменная Тунгуска под вечер. И я увидел плывущий по Енисею большой пассажирский теплоход. Тогда он мне показался волшебством: музыка, вечерние огни... Такой белоснежный, красивый корабль. Вот тогда твердо для себя решил: остаюсь и пойду работать на пассажирский теплоход.

После службы в армии Владимир вернулся домой, в Киргизию, и поступил в пединститут. Но в Красноярске остался у него друг, с которым вместе учились. Он написал Владимиру письмо: «Возвращайся! Работа для нас есть на пассажирском теплоходе».

– Я утром его письмо прочитал, а вечером уже летел в самолете в Красноярск, – смеется Владимир

Михайлович. – И все! В 1994 году вернулся. На «Латвии» работал, теперь вот на «Александре Матросов». Окончил Красноярский филиал Новосибирской государственной академии водного транспорта. За эти годы теплоход изучил до мелочей. Так и работаю. Дел хватает. Отдохнуть некогда.

#### Не подвел внук дедушку Василия

На теплоходе «Валерий Чкалов» роль гида взял на себя главный электромеханик Александр Бояринцев. Он показывал сложное электрооборудование, увлеченно рассказывал о своей работе, удивлял знаниями. Даже мне, неискушенному человеку, стало понятно главное – во флоте трудятся неординарные люди. Причем каждый со своей индивидуальной биографией, позицией и творческим отношением к делу.

Путь в речники у Бояринцева начался в Подтесовском ПТУ, по окончании которого с дипломом радиста-электрика он поступил в Красноярское командное речное училище. До армии отработал две навигации. Работал на теплоходах-толчках. После службы вернулся в Подтесово.

– Меня направили электромехаником на пассажирский теплоход «Александр Матросов», – вспоминает Александр Григорьевич. – Сначала трудно было. Судно большое. Но помаленьку все изучил, прижился. А потом перешел на теплоход «Валерий Чкалов», на котором работаю с 1979 года. Скоро 35 лет. За эти годы много механизмов, электрооборудования прошло через мои руки. Во время навигации ведется технический журнал неисправностей, поэтому знаешь все болевые точки. Практические знания

нарабатывались по крупицам. И помощники у меня хорошие.

Первый помощник главного механика Дмитрий Калинин десять лет трудится на теплоходе.

– Я вырос в Подтесово, – рассказывает он. – У меня и дед, и отец – речники. Там окончил профессиональный лицей. На теплоход «Валерий Чкалов» пришел на практику мотористом. Так и остался. Это мой первый и единственный теплоход. Окончил Новосибирскую государственную академию водного транспорта.

Второй помощник главного механика Дмитрий Ворожбыт родом из Минусинска. Его дедушка Василий Васильевич Ворожбыт 25 лет работал начальником Минусинской ремонтно-эксплуатационной базы флота. Был лучшим на флоте! Сейчас ему 72 года. Живет в деревне Селиваниха, рядом с Минусинском. Настоящий патриот, речник! Он занимался воспитанием внука и добился своей цели. Дмитрий сначала окончил Красноярское командное речное училище, а потом Новосибирскую государственную академию водного транспорта. До армии работал мотористом, после службы вернулся на теплоход.

Такие парни заслужили уважение в экипаже добросовестным трудом.

– Работы хватает, – считают они. – Как зимой поработаешь, так летом и будешь ходить по Енисею. Главное, чтобы все механизмы были в полной исправности.

Покидая теплоходы, подумалось: жизнь сотен людей зависит от этих ребят, и они четко осознают эту неимоверную ответственность.

Анатолий МИХАЙЛОВ



Первый помощник главного электромеханика теплохода «Валерий Чкалов» Дмитрий Калинин и второй помощник главного электромеханика Дмитрий Ворожбыт

Главный электромеханик теплохода «Александр Матросов» Владимир Гаськов

Андрей Бойко:

# «Флоту на Енисее – быть!»



Главный конструктор ОАО «Красноярская судостроительная верфь» Андрей Бойко

**С главным конструктором Красноярской судовой верфи Андреем Бойко, прежде чем добрались до его кабинета, где спокойно могли поговорить, обошли стоящие на стапелях суда.**

ревозки шестидесяти пассажиров и до восьми грузовых или до шестнадцати легковых автомобилей через протоку на остров Игарский, где находится аэропорт, – рассказал главный конструктор судовой верфи Андрей Бойко во время нашей экскурсии по судну. – Там эксплуатируется устаревший паром «СП-5», вот ему на смену мы и строим. Это объект нашего повышенного внимания. Надеемся, получится создать на нем хорошие условия для пребывания пассажиров и экипажа. Мы уже сформировали корпус, надстройку, установили двери, окна, то есть закрыли наружный контур, создали условия для выполнения внутренних работ. Установлены в машинном отделении основные механизмы. Скоро получим для него специальную судовую мебель. Так что с полной уверенностью могу сказать, что в июне этого года мы его сдадим. И уже в эту навигацию он будет работать в Игарке.

Сделав это заявление, Андрей Бойко повел нас осматривать другие суда. Все они в основном предназначены для работы в северных территориях края. Задержались в трюме танкера-бункеровщика,

где в это время у работавших там людей возникла какая-то проблема. Вникать в технические детали не стали – это дело профессионалов, но было интересно наблюдать, как, склонившись над чертежами, в ярком свете «переноски» судостроители что-то обсуждали деловито и неспешно. Металлическая обшивка судна, защищавшая от поднывавшегося на улице ветра, но не от холода, слегка подрагивала, то и дело звонко отзываясь на удары кувалды – это на верхней палубе орудовали судосборщики. Наш фотокор, заслышав этот звук, напоследок ослепил всех выстрелом фотовспышки и исчез в проеме стальных переборок. Тусклый свет зимнего дня пробивался сверху, придавая помещению фантастические очертания, падал на сияющие новизной два главных дизель-редукторных агрегата Scania, которые были уже установлены на прочные судовые фундаменты. Их немое ожидание предстоящей собственной большой работы показалось мне не лишним гордости: они могли похвастаться глянецом ярко-оранжевой заводской окраски в окружении недавно испытанных на непроницаемость,

Первым осмотрели самоходный паром. Как выразился Андрей Александрович: к нему у работников особое отношение. Совсем недавно судовой верфь посетил министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, отметив важность этой работы для всего транспортного комплекса. Надо, чтобы она была сделана в срок, ведь новое судно с нетерпением ждут и речники, и жители заполярной Игарки.

– Паром предназначен для пе-



покрытых зеленоватым грунтом, судовых конструкций.

И была в этом какая-то несправедливость, заставившая меня покинуть машинное отделение, холодность которого со временем уступит место дыханию жизни. Но пока это случится – пройдет время, впрочем, не такое уж и большое. Уже летом этого года танкер-бункеровщик проекта 00213 будет спущен на воду. А еще через год отправится в свое первое плавание в порт Дудинка, где ему и предстоит нести свою постоянную вахту.

– Проект танкера был задуман и спланирован с целью поднять технический уровень судостроения в Сибири до уровня заводов европейской части России, – говорит Андрей Бойко, сидя уже в своем кабинете. – Нижнего Новгорода, например, чтобы и мы могли выпускать более сложную продукцию. Заказчиком выступил «Норникель». Когда стали оценивать, строить такой танкер в Финляндии или здесь, на родных берегах, отдали предпочтение нам. Мы, в общем-то, тоже многое умеем и можем освоить такой, с одной стороны, для мирового судостроения рядовой объект, а с другой – для нас объект очень сложный, насыщенный самой современной судовой техникой. Приходится осваивать импортное оборудование, вести переговоры с иностранцами.

– Проект разрабатывает ОАО КБ «Вымпел», город Нижний Новгород, главный конструктор проекта Юрий Иванович Рабазов. Мы с ними интенсивно взаимодействуем. Для небольшого коллектива, как наша Судоверфь, проект технически сложный. Впервые у нас такой объект по его насыщенности оборудованием. К примеру, на судне будет установлена термальная установка, где в качестве теплоносителя будет использоваться разогретое до 160-180 градусов масло. В Сибири такого еще не было.

– На сегодняшний день КБ «Вымпел» согласовало технический проект, заканчивает разработку рабочей конструкторской документации, впереди еще разработка приемо-сдаточной и эксплуатационной документации. Эксплуатация судна предусматривается экипажем из пяти человек, но на судне предусмотрены условия для размещения десяти человек для больших переходов. Танкер будет эксплуатироваться в порту Дудинка. Там в настоящее время есть бункеровщик, но ему уже больше 30 лет. Судно морально устарело, не отвечает современным экологическим требованиям, – рассказывает Андрей Александрович. – У него нет двойных бортов и двойного дна, поэтому эксплуатация такого судна проблематична и должна быть

запрещена как можно скорее. Вот поэтому Норильску для обслуживания флота заполярного транспортно-бункеровщика нужен новый танкер-бункеровщик, который отвечает современным требованиям.

– Построите вы это судно, в чем я не сомневаюсь, сдадите его в срок, а что дальше? Думаю, Норильску в ближайшее время второй танкер не понадобится. Будет ли востребован накопленный на строительстве этого судна опыт?

– В настоящее время в России, как я понимаю, большой дефицит современного бункеровочного флота, – не задумываясь, ответил Андрей Бойко. Видимо, проблема эта ему хорошо известна. В судостроении не первый год. После окончания Санкт-Петербургского морского технического университета работал сначала на Красноярском судостроительном заводе, в 2000 году пришел на судоверфь. Так что ответ получился простым и многообещающим:

– Будем работать на другие реки. История судоверфи богата примерами строительства судов для других регионов. Предприятие строило суда и для Лены, и для Оби, даже отправляло на экспорт. Правда, это были небольшие суда. Так что, думаю, будет востребован этот проект.

Хорошо, когда есть уверенность. Это не единственный проект, над которым сейчас работает Красноярская судоверфь. Есть и другие, не менее значимые. Главный конструктор рассказал нам и о них:

– Помимо этого, строим баржи-площадки проекта 1960 грузоподъемностью около трех тысяч тонн для перевозки навалочных грузов гидронамывом. Заказчик – Енисейское речное пароходство – заказало для нужд «Норильского никеля» серию таких барж. В прошлом году сдана четвертая. Сейчас сформирован корпус и ведется достройка на стапеле пятого построечного номера, который вы видели. Сформированы блоки шестого построечного номера. Готовится запуск в производство строительного номера семь. Это наиболее востребованные у нас заказы. И, словно подводя итог нашему разговору, Андрей Александрович Бойко, главный конструктор Красноярской судостроительной верфи, добавляет:

– Флоту на Енисее – быть!

*Сергей ГРИГОРЬЕВ*

# Планы. Перспективы



Какая работа ожидает красноярских дорожников в наступившем году?

Общий объем краевого дорожного фонда составляет порядка 10 млрд. рублей. Естественно, главный объект, как в прошлом году, так и в этом, строительство четвертого автодорожного моста через Енисей. Продолжается монтаж узловых пролетных строений на правом берегу, а также ведутся активные работы на путепроводе в районе улицы Свердловской. На левобережной части моста идет работа по подготовке опор для строительства путепровода. В планах завершить этот объект к октябрю 2015 года.

Продолжится реконструкция участка автомобильной дороги Красноярск – Железногорск протяженностью 3 км. Уже введено в эксплуатацию более 11 км.

Во всех районах края будет проводиться ремонт автомобильных дорог с высокой интенсивностью движения: Красноярск – Енисейск (25 км), Ачинск – Ужур – Троицкое (16 км), Шарьпово – Ужур – Балахта (5 км), Канск – Абан – Богучаны (около 10 км) и другие.

По соглашению Новоангарского ГОКа с правительством Крас-

ноярского края будет отремонтирована автодорога Мотыгино – Широкий Лог (23,3 км в асфальтобетонном покрытии). Начнутся работы на обходе п. Первомайского – 5,4 км. В итоге будет введено в эксплуатацию около 29 км дороги.

В общей сложности в крае в 2014 году планируется отремонтировать около 300 км дорог (58 объектов). На ремонтные работы из дорожного фонда выделено около 2 млрд. рублей.

Различным видам ремонта подвергнутся 22 краевых моста (около 500 метров). В течение нескольких лет планомерно проводился ремонт искусственных сооружений на автодороге Красноярск – Енисейск. В этом году 17 мостовых сооружений на этом направлении будут соответствовать нормативным требованиям как по габаритам, так и по транспортной нагрузке.

К крупным мостовым объектам нынешней ремонтной кампании можно отнести мост через р. Суразовку (Бирилюсский район), через р. Чиндат (Тюхтетский район), через р. Сереж (Ужурский район). Расходы на ремонт мостов края запланированы в объеме около 372 млн. рублей.

Будут выполняться мероприятия по безопасности дорожного движения. Среди них: установка светофора на автодороге Ачинск – Бирилюссы (на выезде из Ачинска), работа по проекту органи-

зации дорожного движения на автодороге Красноярск – Элита, а также установка барьерного ограждения на региональной сети дорог.

В планах КрУДора продолжить программу по субсидированию ремонта подъездов к садоводческим обществам. Манский и Емельяновский районы будут традиционно участвовать в конкурсе на предоставление субсидий. Средства субсидий муниципальным образованиям составят 30 млн. рублей. Планируется отремонтировать в рамках этой программы 12-15 км дорог.

Что касается федеральных дорог, в прошлом году было отремонтировано около 200 км дорог. В этом году темпы не снижаются. По капитальному ремонту автомобильных дорог предстоит ввести в эксплуатацию около 190 км. Запланированы большие объемы и по ремонту искусственных сооружений: моста через Енисей, моста через реку Кан – 303 метра, путепровода через железную дорогу на обходе Канска.

В этом году будет завершено строительство автомобильной дороги М-53 «Байкал» на участке 1159-1165. Обход Нижней Поймы – последний грунтовый разрыв на федеральных дорогах на территории Красноярского края. Его протяженность 11,4 километра.

*Пресс-служба КГКУ «КрУДор»*

Поздравляем с 55-летием генерального директора ООО «ДПМК Ачинская» Александра Александровича Секирко!

Уважаемый Александр Александрович!

Поздравляя Вас с юбилеем, не можем не отметить Ваши деловые и человеческие качества – профессионализм и высокую квалификацию дорожника, умение организовывать людей. Есть такие понятия, над которыми не властно время, – долг, самоотверженность, ответственность, дух созидания. И все это применимо к Вам.

От всей души желаем Вам доброго здоровья, счастья, семейного благополучия, и на долгие годы сохранить энергию, предприимчивость и бодрость духа.

*Коллектив ООО «ДПМК Ачинская»*



# СОБЫТИЯ И ЛЮДИ

**Время не стоит на месте, и 2013 год для подавляющего большинства уже стал историей. Редакция журнала «Транспортный комплекс Красноярья» предлагает своим читателям еще раз вспомнить, каким оказался этот год для транспортного комплекса края и тех, кто в нем работает.**

## Январь

21 января в Минусинске после капитального ремонта открылся междугородный автовокзал. Из краевого бюджета на его реконструкцию было выделено 90 млн. рублей. За время проведения работ одноэтажное аварийное здание превратилось в современный транспортно-логистический комплекс с новым корпусом и разветвленной маршрутной сетью.



## Февраль

14-16 февраля в Красноярске 10-й раз прошел Красноярский экономический форум. Были подписаны соглашения о реконструкции аэропорта Емельяново и строительстве дороги Кызыл – Курагино. В рамках работы форума строительную площадку нового моста через Енисей в Красноярске посетил министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, где ознакомился с ходом работ.

\*\*\*

Министерство транспорта и Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю подвели итоги опроса населения, в ходе которого жители высказали свои предложения по ремонту улично-дорожной сети. В опросе приняли участие более 9,5 тысячи человек. В соответствии с пожеланиями жителей края в числе первоочередных задач будет произведен ремонт дорог, на которые указали участники опроса.

\*\*\*

На пригородных маршрутах Красноярского края начался ввод Единой социальной карты льготников (ЕСК). Для удобства

пассажиров льготных категорий и четкого автоматизированного учета льготников бумажный Единый социальный проездной билет (ЕСПБ) на пригородных маршрутах постепенно заменит Единая социальная карта льготника.

## Март

В марте на территории санатория «Красноярское Загорье» состоялась X Зимняя спартакиада работников дорожно-транспортного комплекса, организованная Фондом поддержки и развития дорожной отрасли «Дорожник» под эгидой министерства транспорта Красноярского края. В общей сложности в соревнованиях приняло участие свыше 400 человек (22 команды).



## Апрель

В первых числах апреля на территории Березовского филиала ГП «КрайДЭО» под неформальным лозунгом «Голь на выдумки хитра» прошла первая выставка изобретений дорожников, в которой приняли участие изобретатели и рационализаторы пяти филиалов головного предприятия.



\*\*\*

Краевое управление автодорог презентовало новую мобильную дорожную лабораторию для контроля качества над трассами ре-

гиона. Предназначение такой машины – измерять геометрические параметры автодорог. На основе анализа принимаются оперативные меры по устранению недостатков на дорогах.



## Май

13 мая губернатор Красноярского края Лев Кузнецов проинспектировал строительство четвертого моста через Енисей в Красноярске. Посетивший правобережную стройплощадку губернатор высоко оценил темпы и качество работ.

## Июнь

3 июня в Красноярске побывали участники Всероссийского автопробега «Дороги объединяют Россию» – представители Федерального дорожного агентства, РАДОРа, депутаты Госдумы, руководители дорожно-строительных и научных организаций – около 20 человек. Автопробег стартовал 23 мая из Владивостока под девизами: «Дороги объединяют Россию!» и «К каждому порогу – хорошую дорогу!». Посвящен был автопробег 20-летию РАДОРа.

\*\*\*

В Красноярском крае продолжается реконструкция сельских автодорог. В июне начались работы по строительству автомобильной дороги Степной – Солгон на участке Тарханка – Солгон 7-12 км в Ужурском районе и реконструкция автодороги Николаевка – Залесный на участке 3+240 км – 8+200 км в Канском районе.

\*\*\*

10 июня в Новосибирске прошел II Международный форум «Транспорт Сибири», в котором приняли участие представители

Красноярского края. Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин презентовал коллегам интеллектуальную систему управления транспортными потоками, разработанную Сибирским государственным университетом путей сообщения (г. Новосибирск) по заказу министерства транспорта Красноярского края.



\*\*\*

В п. Емельяново на базе профессионального лицея № 88 прошло очередное совещание рабочей группы во главе с министром транспорта края, посвященное вопросам профессионального образования и повышения квалификации дорожников рабочих специальностей.

### Июль

1 июля состоялось традиционное вручение премии имени П.А. Старовойтова лучшим работникам дорожного края. Лучшим мастером дорожной отрасли был признан Владимир Назаров (Курагинский филиал ГП КК «ДРСУ-10»), лучшим механизатором – Владимир Рихтер (Пиrowsкое ДЭО ГП КК «Лесосибирск-Автодор»), лучшим выпускником ИСИ СФУ по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы» признана Ольга Пирожкова.

\*\*\*

7 июля речники Красноярского края отметили профессиональный праздник – День речника. В этом году он совпал со знаменательной для жителей края датой – 150-летием парового судоходства на Енисее.



\*\*\*

В июле для поверхностной обработки на автодороге Ачинск – Ужур – Троицкое впервые была применена сложная комбиниро-



ванная специализированная машина Chipsealer (Чипсилер), которая способна одновременно распределить по поверхности дороги и щебень, и битум.

\*\*\*

На участке Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги завершилась проходка самого длинного железнодорожного тоннеля в Красноярском крае – Манского, который расположен в Партизанском районе. Протяженность тоннеля – 2465 м.

\*\*\*

Система «Транспортная карта» достигла очередного рубежа в реализации электронных карт для безналичного расчета пассажиров в общественном транспорте – была зафиксирована активация 200-тысячной карты.

\*\*\*

Продолжается планомерное развитие маршрутной сети региональной авиации. 16 июля авиакомпания «КрасАвиа» приступила к выполнению трех новых рейсов по маршрутам: Красноярск – Горно-Алтайск, Красноярск – Новокузнецк, Красноярск – Барнаул.



### Август

В Красноярске состоялся краевой конкурс профессионального мастерства среди водителей

пассажирского транспорта при поддержке министерства транспорта края и Транспортного союза Красноярского края. В нем приняли участие 19 команд из городов и районов края. По итогам конкурса в общекомандном зачете первое место заняла вторая команда МП «КПАТП № 7», второе – МП «КПАТП № 2», на третьем – первая команда МП «КПАТП № 7». В автоэстафете лучше всех себя проявила команда МП «ПАТП», г. Железногорск.

\*\*\*

Знаки «Пешеходный переход» на дорогах Красноярска теперь будут располагаться и над проезжей частью. ООО «Красдорзнак» совместно с ГИБДД разработало новый вариант установки знаковой информации. Конструкцию дорожной стойки, соответствующую требованиям ГОСТа Р 52289-2004, но размещаемую над проезжей частью, разработали специалисты компании «Красдорзнак».

### Сентябрь

Началась уникальная двухмесячная операция по доставке на Ачинский НПЗ реакторов гидрокрекинга. Завод совместно с компанией «Спецтяжтранс» подал заявку в российское представительство Книги рекордов Гиннеса на внесение транспортной операции в список рекордов как самой дальней автоперевозки (более 100 км) самого тяжелого предмета – реактора гидрокрекинга весом 1 297 480 кг на расстояние 210 км.



\*\*\*

Досрочно завершена реконструкция моста через реку Байкитик в Эвенкии. Ремонтные работы велись в суровых северных условиях, когда зимние температуры доходили до 45 градусов. В итоге однополосный аварийный мост, который состоял из двух мостов – транспортного и пешеходного,



заменили на новый. Теперь это единое мостовое сооружение длиной 70 метров, с двумя полосами движения и пешеходными тротуарами.

\*\*\*

Введена в эксплуатацию третья камера видеонаблюдения на строительстве четвертого моста, которая позволяет следить за ходом проведения работ через сеть Интернет в онлайн-режиме.

\*\*\*

В Красноярске прошел Межрегиональный конкурс профмастерства водителей автобусов, на котором сборная команда Красноярского края заняла первое место.

\*\*\*

На острове Отдыха впервые в истории края прошел фестиваль автоиндустрии Auto industry Fest, посвященный 50-летию факультета транспорта Политехнического института Сибирского федерального университета. Праздник посетило около пяти тысяч зрителей.



### Октябрь

Красноярские дорожники успешно завершили очередной ремонтно-строительный сезон, в течение которого было отремонтировано около 300 км краевых автодорог, и 90 км улично-дорожной сети муниципальных образований, три мостовых сооружения (в Казачинском и Тасеевском районах), почти 1,5 тыс. м тротуаров, появились четыре новые автобусные остановки. В общей сложности – 110 обновленных дорожных объектов в сотне муниципальных образований края.

\*\*\*

На автомобильной дороге Красноярск – Железногорск после реконструкции введен в эксплуатацию очередной участок. На 10-14 км трассы были произведены уширение земляного полотна, устройство трех разворотных колец, позволяющих безопасно совершать левоповоротный съезд с магистрального направления на федеральную дорогу М-53 «Байкал» и глубокий обход г. Красноярска.

\*\*\*

Около 20 километров автомобильной дороги Красноярск – Енисейск обрели новую жизнь. Строительно-монтажные работы на этой автодороге в сезоне-2013 велись в четырех районах Красноярского края – Сухобузимском, Большемуралинском, Казачинском и Енисейском.

### Ноябрь

На автодроме профлиция № 88 в поселке Замятино прошел конкурс профессионального мастерства среди студентов по специальности «Машинист дорожных и строительных машин».



\*\*\*

Состоялась презентация документального фильма «4-й мост. Начало». Фильм рассказывает о том, что сделано за период строительства, как люди покоряют могучий Енисей.

\*\*\*

В Новосибирске под руководством полномочного представителя Президента в СФО Виктора Толоконского и заместителя министра транспорта РФ Валерия Окулова состоялось совещание по вопросам развития региональных авиационных пассажирских перевозок в Сибирском федеральном округе. С докладом «Развитие региональной авиации Красноярского края» выступил министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин.

### Декабрь

Дорожные предприятия Красноярского края завершили реконструкцию и строительство двух сельских дорог. Работы проводились в Ужурском и Канском районах: строительство автомобильной дороги Степной – Солгон (на участке Тарханка – Солгон, 7-12 км) в Ужурском районе и реконструкция автодороги Николаевка – Залесный (на участке 4-9 км) в Канском.



\*\*\*

Подведены итоги конкурса на лучшую мостовую организацию, проводимого в течение года краевым управлением автодорог. Представители оргкомитета конкурса в течение года выезжали на осмотры мостовых сооружений, на которых проводились работы, и выставляли оценки. В номинации «Ремонт мостовых сооружений» первое место с 20 баллами заняло ООО СК «КрасМостРемСтрой»; победителем в номинации «Нормативное содержание мостовых сооружений» было признано ООО «Мостовик-Восток» (11 баллов).

\*\*\*

Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин и глава Ачинска Илай Ахметов приняли участие в торжественной церемонии вручения ключей от пассажирских автобусов. Ключи от четырех новых автобусов марки «МАЗ» белорусского производства получили водители государственного предприятия «Ачинское ПАТП».







# Под созвездием «Лебедь»

**В Березовском филиале ГП «КрайДЭО» прошла встреча воспитанников Норильского (г. Железногорск) и Кедрового (п. Кедровый) кадетского корпуса с министром транспорта Красноярского края Сергеем Ерёминым.**

На ребят эта встреча произвела впечатление. Директор Березовского филиала Сергей Якубович постарался познакомить ребят с профессией дорожника не только на словах, но и на деле. На открытой площадке дорожники наглядно продемонстрировали возможности современной техники, на которой сегодня они трудятся. Профессиональное мастерство работников вызвало у мальчишек нескрываемое восхищение.

Не менее познавательными были рассказы директора Березовского филиала о специфике работы предприятия и представителя Емельяновского профессионального лицея № 88 о подготовке специалистов для дорожной отрасли.

А искренность и откровенность, с которой Сергей Ерёмин беседовал с ребятами, безусловно, способствовали полному взаимопониманию. Но возникает вопрос: «Почему именно на кадетов обратил внимание министр транспорта края?»

– Трудный вопрос приходится решать нашей молодежи при выборе будущей профессии, – пояснил организатор встречи Игорь Захаров, председатель правления



Красноярской региональной общественной организации «Содействие развитию кадетского и маркинского движения «Северный крест» (видимая часть созвездия «Лебедь»). – Признаюсь, с Сергеем Ерёминым мы единомышленники. Оба увлекались изучением автомобильной техники. Это помогло нам в выборе профессии. Прошли годы и мы встретились, но уже в новом качестве. Цели и желания наши совпали: помочь ребятам в выборе настоящей мужской и полезной обществу профессии. А дорожно-транспортный комплекс, безусловно, ведущий в развитии экономики страны, края, района. Нужны молодые специалисты из числа увлеченных техникой, грамотных и ответственных парней. Именно такими мы считаем воспитанников кадетских корпусов, которые отличаются хорошими знаниями, дисциплиной, готовностью работать на благо Отечества.

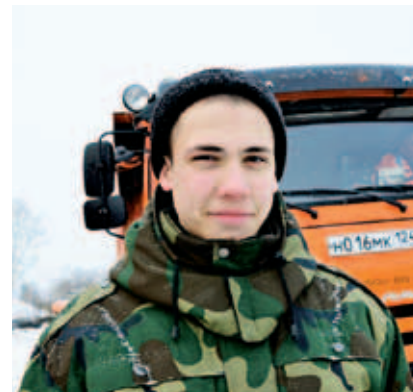
– На мой взгляд, профессия дорожника не только интересная, благородная, но и очень востребованная, – отметил Сергей Ерёмин.



– Дорожники трудятся в сложных погодных условиях, ответственные, настоящие профессио-

налы. Отвечая за весь комплекс дорожных работ, они обеспечивают безопасность дорожного движения. Взамен наши специалисты имеют гарантированный заработок, уверенность в завтрашнем дне, уважение людей. А в целом – стабильность! Наша задача – помочь ребятам получить широкое представление о профессии дорожника, серьезно задуматься о своем будущем, сделать правильный и самостоятельный выбор. Пока мы в начале реализации идеи, которая появилась у нас два года назад. Интерес, с которым ребята участвуют в нашей встрече, убеждает в главном: мы на правильном пути. Погружение в дорожную профессию должно начинаться уже со школьной скамьи. Наша цель – как можно раньше увлечь и заинтересовать молодых людей.

– Скажу честно: раньше не задумывался о том, как у нас в крае следят за содержанием автомобильных дорог, – признался воспитанник кадетского корпуса Егор Дьяконов. – Не подозре-



вал, какая мощная, современная техника используется в дорожной отрасли. Здорово! Интересным человеком оказался и сам министр. Он с нами так сердечно беседовал, рассказывал о своей юности, своих увлечениях, о выборе профессии – не ожидал. Я в кадетском корпусе учусь пятый год, серьезно приходится уже задумываться о том, кем стать? Конечно, не все ребята выберут армейскую службу. Поэтому такое широкое представление о профессии дорожника – хороший повод оценить свои возможности и определить цели. Спасибо организаторам этой встречи.

*Анатолий ГРИШАНОВ*

# Не подвели сибиряки! Поздравляем!

В Сочи на XXII зимних Олимпийских играх Россия празднует победу. В неофициальном командном зачете российские спортсмены завоевали 33 (13 золотых!) олимпийских медали и уверенно заняли первое место.

По словам министра спорта России Виталия Мутко, больше всего медалей завоевали сибиряки.

Красноярцы тоже вложили весомый вклад в общекомандную копилку, завоевав в общей сложности 7 медалей. Вот они, наши герои: Александр Третьяков, скелетон, «золото», Вик Вайлд, сноуборд, две золотые медали, Евгений Устюгов, биатлон, «золото». Две серебряные медали принесли Николай Олюнин в сноуборд-кроссе и саночники Александр Денисьев и Владислав Антонов. Бронзовую награду получила Алена Заварзина.

Еще раз перелистаем хронику событий.

## 14 февраля

На трассе центра «Санки» завершилась эстафета у саночников. Российскую команду представили Татьяна Иванова, Альберт Демченко и спортсмены красноярской Академии зимних видов спорта Александр Денисьев и Владислав Антонов. Наша команда завоевала серебряную награду. Красноярские парни среди экипажей-двоек показали второй результат – 56,475 сек., чем очень помогли российской команде заполучить «серебро».

## 15 февраля

Завершились соревнования у скелетонистов. Золотую медаль в этом виде олимпийской программы завоевал красноярский спортсмен Александр Третьяков. Красноярец захватил лидерство с первого заезда и смог его удержать до финала соревнований, причем в первом заезде он установил рекорд сочинской трассы. Золотую медаль сочинской Олимпиады он добавил к бронзовой ме-



дали Олимпиады в Ванкувере.

Красноярский спортсмен также стал первым олимпийским чемпионом в мужском скелетоне, который победил на играх в ранге действующего чемпиона мира.

## 18 февраля

Прошли соревнования среди представителей сноуборд-кросса. В этом виде программы Россию представляли три спортсмена, из них два красноярца – Николай Олюнин и Андрей Болдыков. Андрею, к сожалению, не удалось продвинуться в соревнованиях дальше 1/8 финала, а вот Николай выиграл первые три заезда (1/8, 1/4, 1/2 финала) и квалифицировался в финал.

В финальном заезде до самого финиша Олюнин оказывал жесточайшее сопротивление французу Пьеру Вольтье за право быть первым на олимпийской трассе, но в итоге проиграл долю секунды, завоевав серебряную медаль.

## 20 февраля

Сноубордистка Алена Заварзина завоевала «бронзу» в гигантском слаломе. Причем с травмой руки, которую она получила месяц назад на тренировке. Врачи диагностировали у нее перелом лучезапястной кости. Ее мужество и целеустремленность вызывает всеобщее уважение.

Напомним, Алена Заварзина взяла бронзовую медаль в дисциплине «Параллельный гигантский слалом». В полуфинале, соревнуясь со швейцаркой Патрицией Куммер, Алена упала во втором заезде и, таким образом, выбыла из борьбы за «золото» и «серебро».

Заварзина родилась в Новосибирске, но на Олимпийских играх в Сочи представляла Красноярский край. Она является представительницей красноярской

Академии зимних видов спорта. Ее муж Вик Вайлд, бывший гражданин США, также выступал за Красноярский край. «Сибирский» американец завоевал две золотые медали.

## 21 февраля

Биатлон, мужская эстафетная гонка. На дистанцию вышли российские биатлонисты в составе: Алексей Волков, Евгений Устюгов, Дмитрий Малышко и Антон Шипулин. На первом этапе Волков промахнулся дважды. Евгений Устюгов на втором этапе на огневом рубеже в положении лежа допустил один промах, на «стойке» – два. Но благодаря высокой скорости в беге он все же удержал третью позицию. На третьем этапе Дмитрий Малышко промахнулся один раз, на четвертом – Антон Шипулин допустил два промаха. И все же парни вырвали победу.

– Не хватило сил отдышаться, чтобы отстреляться без дополнительных патронов, – откровенно признался Устюгов. – Очень приятно, что удалось победить на Родине.

Таким образом, Евгений Устюгов стал двукратным олимпийским чемпионом. Напомним, в 2010 году он победил на Олимпиаде в Ванкувере в масс-старте, а в мужской эстафете стал бронзовым призером.

Погас огонь Олимпиады, но никогда не угаснет в наших сердцах огромная радость, которую мы испытали во время победы российских спортсменов. Спасибо им за мужество и целеустремленность, силу морального духа и патриотизм!

*Анатолий УРАЛЬСКИЙ*



# Мини-футбол: рождение традиции

**Турнир по мини-футболу, посвященный Дню защитника Отечества, состоялся в Канске.**

Еще до начала турнира был установлен своеобразный рекорд – по массовости. Особый соревновательный дух придавало футболистам и то, что турнир проходил в дни сочинской Олимпиады.

Приветствуя участников и гостей турнира, глава Канска Надежда Качан сказала:

– Я хочу поприветствовать вас на канской земле и сказать, что мы вас ждали, и очень долго. Мы понимаем, что традиция по проведению таких турниров, которая у вас зарождается, дорогого стоит. И не только потому, что турнир проходит накануне Дня защитника Отечества. Здесь не может быть победителей и побежденных, здесь есть общая команда КрайДЭО, которая таким спортивным духом наполняет в том числе свои коллективы, свою работу.

Затем глава города передала слово своему первому заместителю, представив его как футбо-



листа и большого знатока этой игры. Сергей Джаман начал свое приветствие, сравнив коллектив КрайДЭО с большим дорожным катком, который прошел по канской земле:

– Вы такой большой объем работы проделали в Канске, что мы вам искренне признательны и благодарны. А теперь, надеюсь, покажете настоящее спортивное

мастерство, ничем не уступающее мастерству трудовому.

После того как капитаны команд подняли над спортивной площадкой флаг России, к микрофону вышел исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов. Поблагодарив участников турнира за то, что они нашли время приехать в Канск, главу города Надежду Качан за гостеприимство и дирек-

тора Канского филиала №1 ГП «КрайДЭО» Александра Пинчука за помощь в организации соревнований, он, в частности, сказал:

– Мы задумывали турнир, посвященный 23 февраля, но все так удачно сложилось, чему мы, естественно, только рады, что одновременно можем посвятить эти соревнования 80-летию со дня образования Красноярского края и 80-летию Канского района. К тому же сейчас проходит Олимпиада. Я не устаю повторять, что мы в КрайДЭО за здоровый образ жизни и за то, чтобы такие мероприятия стали традиционными.

По регламенту в первом круге турнира, до выявления четверть-финалистов, команды играли два тайма по десять минут. Казалось бы, этого времени не хватит и на разминку, а на то, чтобы мяч побывал в чьих-то воротах. Первая игра между Саянским и Богучанским филиалами завершилась с довольно приемлемым перевесом богучанцев – 3:0. Но уже с первых минут второй игры, где сошлись команды Абанского и Рыбинского филиалов, стало ясно, что турнир окажется обильным на голы. Финальная сирена остановила встречу, когда на табло светились цифры 10:3 в пользу Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО».

Не стану описывать всех перипетий турнира – зрелищного и бескомпромиссного. Скажу только, что самый крупный счет был зафиксирован во встрече команд АУП ГП «КрайДЭО» и Саянского филиала – 15:0. Немного отстал по результативности первого дня Березовский филиал, забивший в ворота Кежемского филиала 12 безответных голов.

К середине второго дня соревнований выявились полуфиналисты. Ими стали команды Канского филиала № 1, административно-управленческого персонала ГП «КрайДЭО», Березовского и Емельяновского филиалов. Они и разыграли между собой призовые места. Третье место и кубок завоевала команда АУП ГП «КрайДЭО», победившая в матче за третье место команду Емельяновского филиала со счетом 6:1. Емельяновцам достался утешительный приз «За волю к победе».

Борьба за первое место развернулась нешуточная. Достаточно сказать, что ни основное, ни дополнительное время так и не выявило победителя. Игра закончилась ничьей – 2:2. И лишь в серии пенальти чашу весов склонили на свою сторону березовцы. Команда Канского филиала № 1 заняла второе место.

Лучшим вратарем турнира был признан Андрей Казаков, лучшим защитником стал Сергей Тимофеев, а среди нападающих не было равных Константину Штареву.

Разъезжались команды с турнира по мини-футболу, посвященного Дню защитника Отечества, в полной уверенности, что он обязательно станет традиционным.

*Федор СУХОВ*





# Удивил ЛЕДОВЫЙ СПИДВЕЙ

**В селе Шалинском – центре Манского района состоялось открытое первенство по ледовому спидвею с участием знаменитых чемпионов мира, Европы, СССР, России, а также молодых мотогонщиков Сибири.**

Соревнования были организованы министерством транспорта Красноярского края, администрацией Манского района и мотоспортивным клубом имени десятикратного чемпиона мира по мотогонкам по льду красноярца Юрия Иванова.

Шестнадцать спортсменов из Красноярска, Минусинска, Кемерово, Иркутска, Новосибирска, села Шалинского, Абакана вышли на старт.

## **Дело дружбой ставится**

...Смеркалось. Автобус увозил нас из Шалинского в Красноярск. Только теперь почувствовал усталость.

В село приехали утром. Субботний январский день выдался ясным, безветренным. Чистый воздух, белоснежный снег – красота! Просторная поляна сельского стадиона была превращена в мотодром. Ледовая дорожка ожидала своих гонщиков.

В большой брезентовой палатке, спрятавшись от глаз любопытствующей публики, мотогонщики колдовали над техникой, готовили своих «железных коней» к соревнованиям. Громко звучала веселая музыка. Дымком тянуло со стороны, где уже готовили шашлык, горячую гречневую кашу, чай...

К стадиону люди шли семьями, с детьми, подъезжали на машинах. Стадион оказался в плотном живом кольце.

Невольно вспомнил другой день – в ноябре, когда вместе со спортивными специалистами мы стояли у заваленного снегом стадиона. Дул пронизывающий ветер, холодно. Но разговор получился горячим. Говорили о возрождении



ледового спидвея. В Шалинском все нужно было начинать с нулевой отметки. Как?

– Была проделана большая подготовительная работа, – рассказывает директор Манского АТП Вадим Воробьев (кстати, инициатор соревнований). – Совместно с министерством транспорта Красноярского края, администрацией района, дорожными работниками, энтузиастами нам удалось справиться со всеми проблемами. Стадион расчистили от снега. Для заливки администрация района выделила нам только что полученный для нужд ЖКХ новый автомобиль. Смастерили к нему лейку. Рабочие-дорожники выровняли дорожку для мотогонок. Знаменитый красноярский мотогощик Юрий Иванов пригласил спортсменов. И



Двукратный чемпион мира Юрий Поликарпов из Усолья-Сибирского (слева) и десятикратный чемпион мира по ледовому спидвею красноярец Юрий Иванов (справа) в окружении болельщиков

они откликнулись, приехали. Мы со своей стороны предоставили им теплые боксы для размещения техники. Помогли топливом и другими ресурсами. Предоставили два автобуса, где они могли переодеться и согреться.

– К нам обратился министр транспорта Красноярского края с просьбой оказать необходимую помощь организаторам, – говорит директор Манского филиала ГП «КрайДЭО» Николай Козелепов. – Мы с воодушевлением поддерживали начинания министерства транспорта и сделали все от нас зависящее, чтобы соревнования прошли на высоком профессиональном уровне.

### Блеснул мастерством Юрий Иванов

Со словами напутствий к спортсменам и зрителям обратились представители администрации Манского района, министерства транспорта Красноярского края, факультета транспорта Политехнического института СФУ, министерства спорта, туризма и молодежной политики.

– Красноярский край один из немногих сибирских регионов, который сохранил потенциал для развития технических видов спорта, – считает полномочный представитель губернатора Красноярского края по Центральному

округу Алексей Дадатко. – Очень хорошо, что сегодня на это обращается особое внимание. Я думаю, что этот праздник спорта станет весомым вкладом в дело возрождения традиций ледового спидвея.

Право поднять флаг соревнований было предоставлено десятикратному чемпиону мира, красноярцу Юрию Иванову и двукратному чемпиону мира из Усолья-Сибирского Юрию Поликарпову.

И закрутилась на льду азартная мотогонка. 20 заездов. Треск мотоциклов, скорость, риск, радость победителей и огорчение проигравших, восторженные эмоции болельщиков – все мгновенно оказались в водовороте ярких и незабываемых событий. Василий Николаевич Панкратов, пенсионер, специально на соревнования приехал из Уяра. Давний поклонник мотоспорта он не скрывал восхищения:

– Юрий Иванов – мой кумир! Отличный праздник!

А Юрий Иванов действительно демонстрировал высший класс. Каждый заезд с его участием зрители встречали с нескрываемым восторгом. Он уверенно вышел в лидеры и никому не уступил до окончания соревнований. Ветеран ледового спидвея двукратный чемпион мира Юрий Поликарпов тоже выступал отлично. Но и молодые гонщики «завелись».

Сын Юрия Иванова – мастер спорта Вячеслав Иванов упорно рвался в призеры. Зрители встречали его аплодисментами. Но удалось «развести» знаменитых ветеранов воспитаннику Новосибирской школы восемнадцатилетнему Ивану Львову. При подведении итогов соревнований в классе мотоциклов 500 куб. см Юрий Иванов занял первое место, второе – Иван Львов и третье – Юрий Поликарпов.

– Соревноваться с такими знаменитыми мотогонщиками, как Юрий Иванов и Юрий Поликарпов, удастся не каждый день, – откровенно признается Иван Львов. – Я рискнул. Для меня это памятное событие на всю жизнь. Соревнования отлично организованы!

Четыре участника выступали в классе мотоциклов 175 куб. см. Для них результаты были подведены отдельно. Лидерами стали минусинцы Валерий Ермиенко и Виталий Вузов.

Любопытный факт: Валерию Ермиенко 14 лет. Перед началом соревнований юноша подошел к организаторам с просьбой: «Вы не могли бы мне дать справку для школы, что я не прогулял, а был на соревнованиях?». Справку ему, конечно, выдали. Чемпионом Валерий возвращался домой. Молодец!

Анатолий КАСАТКИН