

ОГНИ САЯН

ЧЕТВЕРГ

24

октября
1996 года

№ 121 (2184)

В розницу —
цена свободная.

САЯНОГОРСКАЯ ГОРОДСКАЯ ГАЗЕТА

Основана 1 января 1977 года

27 октября — ДЕНЬ АВТОМОБИЛИСТОВ!

Пятнадцать лет назад приехала с Урала в Саяногорск Любовь Пермьякова и сразу пришла на работу в АТП кондуктором. Как один год пролегло полтора десятка лет, повзрослели дети, подрастает внучка, но такой она все такая же, как в неполные тридцать лет. Любовь Викторовна — уважаемый человек, не растеряла она за годы работы доброту, мягкость, оптимизм. Возникший вдруг в стихийно образовавшемся коллективе пассажиров конфликт постарается уладить шуткой, на просьбу ответит полной уверенностью улыбкой, не переставая до перебранки.



Ей нравится быть среди людей. Уйдя в отставку, она скучает по своим подругам-кондукторам, водителям, пассажирам и подгоняет время, желая вновь окан-

заться в тесном пространстве автобуса, собравшем на время самых разных интересных ей людей.

С ПРАЗДНИКОМ, ВАС!

Майнское автотранспортное предприятие играло большую роль в строительстве Саяно-Шушенской ГЭС, Саянского алюминиевого завода, города. После 1992 года коллектив АТП и автобусный парк сократился вдвое ввиду полного развала большинства предприятий, инфраструктуры города. За годы «реформ» полностью развалена социальная отрасль — пассажирский транспорт России и отрасль машиностроения, создающая автобусы. И теперь состояние пассажирского транспорта зависит только от уровня интеллекта руководителей города, региона. К сожалению, у нас, в Хакасии считают, что жители могут обойтись и без него, хотя самые незащищенные слои населения, не имеющие ни «Вольво», ни «Мерседесов», пользуются только автобусами.

Благодаря невероятным усилиям коллективов автотранспортных пассажирских предприятий, работники которых длительное время не получают заработную плату, не имеют возможности приобрести запасные части, автобусы еще ходят, население ездит и надеется, что в конце концов руководите-

ли городов и регионов поймут, что пассажирский транспорт — лицо города, региона, России.

В связи со 100-летием автомобильного транспорта России, 250-летием дорожного строительства, 35-летием коллектива Майнской АТП, 60-летием Госавтоинспекции РФ поздравляю, в первую очередь, свой коллектив с праздником и благодарю их за мужество и терпение в это сложное время. Поздравляю коллективы АО «Автобаза», АТП-2 КГЭС, транспортных цехов СаАЗа, СШГЭС, фирмы «Саянстрой», «Саянрамора», всех владельцев личного транспорта, сотрудников Госавтоинспекции, работников дорожных служб с этими знаменательными датами.

Хочу пожелать всем крепкого здоровья, счастья в семьях, водителям — «зеленого света», сотрудникам ГАИ — благополучия на дорогах и улицах, работникам дорожных служб — хороших дорог, прекрасных улиц и всего хорошего, о чем мечтает каждый.

И. ГРИЩЕНКОВ
нач. Майнского АТП

100 ЛЕТ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ РОССИИ

11 сентября 1896 года, по постановлению выходя из-под пера Императора Александра II, Императорского Высочайшего М.И.Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», теперь считается официальной датой рождения отечественного автомобильного транспорта, 100-летие которого в 1996 году будет торжественно отмечаться в праздник Дня работников автомобильного транспорта.

Нижче мы публикуем первоисточники этой информации, относящиеся к началу истории Российского автомобильного транспорта.

ПРИЛОЖЕНИЯ
№ 1. Постановление Императора Александра II М.И.Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах» от 11 сентября 1896 г.

РАСПОРЯЖЕНИЕ, объявленное Правительствующему Сенату управляющим

министерством путей сообщения

О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах.

Примечанием к 568 ст. устава Путей Сообщения (Св.Зак., т. XII, изд. 1893 года) Министру Путей Сообщения предоставлено издавать по соглашению с Министрами Внутренних Дел, Финансов и Земледелия и Государственных Имуществ, а в подлежащих случаях и с Военным Министром, обязательные к исполнению правила о порядке и условиях перевозки тяжестей по шоссе и на дорогах, равно как о конструкции и предельной нагрузке, употребляемых для такой перевозки общественных экипажей (дилижансов), фургонов и тому подобных возок.

Применительно к тому закону Министр Путей Сообщения, по соглашению с Министрами Внутренних Дел, Финансов и Земледелия и Государственных Имуществ, признал необходимым издать обязательное постановление о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодви-

жущихся экипажах.

О сем Управляющий Министерством Путей Сообщения с предоставлением вышеозначенного постановления, 11 сентября 1896 года, донес Правительствующему Сенату, для опубликования.

Постановление Министра Путей Сообщения № 7453 11 сентября 1896 года

На основании примечания к ст. 568 Устава Путей Сообщения (Св. Зак., т. XII, ч. I, изд. 1893 года) и по соглашению с подлежащими ведомствами, признано необходимым установить нижеследующие правила о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах:

1. При прохождении по шоссе самодвижущихся экипажей должны соблюдаться все установленные законом правила проезда по шоссе и относящиеся к сообщению по шоссе правительственные распоряжения, а также все постановления, которые впредь будут издаваемы относительно движения по шоссе и на дорогах.

(Окончание на 2-й стр.)

«МНЕ ПОВЕЗЛО С КОЛЛЕКТИВОМ», —

сказал Михаил Васильевич КАРЕЛИН — первый начальник АТП 1961-1984 гг.

Майнское автотранспортное предприятие было организовано в январе 1961 года на базе автоколонны Абаканского грузового хозяйства. Имеющиеся два десятка грузовых автомобилей обслуживали в основном технологию Майнского медного рудника. Главным инженером хозяйства в то время был Степан Иванович Рубан, он и сейчас живет в нашем поселке.

Парк хозяйства начал пополняться транспортом, были это старые машины из разных автохозяйств Красноярска, Абакана, Черногорска, воинских частей, часто требующие ремонта. Лишь в конце года мы получили небольшое количество новых

грузовых автомобилей: 32 машины ГАЗ-51, 17 — «Урал-355М». В первую очередь мы обслуживали Майнский рудник, возили уголь с Изьских шахт и из Черногорска для поселковой угольной ТЭЦ. Отсюда возили руду на железнодорожную станцию, с Сизинского и Богословского леспромхозов возили рудостойку. Вывозили заготовленный лес для Богословского леспромхоза: Обеспечивали транспортом близлежащие колхозы и совхозы.

Первые три автобуса ПАЗ-651 получили в 1963 году для перевозки рабочих Богословского леспромхоза.

В 1966-1967 годах пассажирский парк пополнился автобусами ЗИЛ-158, ПАЗ-652, которые начали осуществлять перевозку строителей гидроэлектростанции. Начали открывать маршруты на Бею, Бондарево, позднее — Н.Енисейку.

Со дня основания автохозяйства на одном из первых полученных автобусов работал Александр Григорьевич Струков, позднее он был водителем такси. И.Д.Рассказов много лет отработал в нашем хозяйстве, сейчас он пенсионер, но продолжает

(Окончание на 3-й стр.)

В «ИСТОРИИ

автомобильного транспорта России» в томе № 1 периода его развития до 1917 года сказано, что первый автомобиль в С.-Петербурге, купленный за рубежом, проследовал по его улицам в 1895 г. По некоторым данным, не подтвержденными историческими документами, можно

было слышать, что в других городах автомобиль появился еще раньше. В той же истории указано, что первое автотранспортное хозяйство образовалось при С.-Петербургском почтамте для доставки почты, а первое грузовое автотранспортное предприятие в России было орга-

низовано в 1904 году в том же С.-Петербурге на кондитерской фабрике «Жорж Борман». На этом предприятии испытывались автомобили отечественного производства, построенные акционерным обществом «Фрези и К^о».

100 ЛЕТ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ РОССИИ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

2. При эксплуатации самодвижущихся экипажей скорость их движения, при встрече с экипажами, запряженными лошадьми, чтобы не пугать лошадей, должна быть уменьшаема до самого тихого хода, с этой же целью самодвижущийся экипаж при сказанных встречах должен удаляться по возможности на самый край шоссе.

3. На крутых поворотах самодвижущиеся экипажи должны двигаться тихо, а в закрытой местности, кроме того, трубить.

4. Соответственно с требованиями общей безопасности скорость прохождения самодвижущихся экипажей должна быть уменьшаема: на спусках, при встречах с другими экипажами, в местах пересечения шоссе с другими дорогами и по селениям.

5. При движении по шоссе, на которых существуют заставы для взимания шоссейного сбора, самодвижущиеся экипажи уплачивают шоссейный сбор в том размере, который будет установлен, за право проезда по шоссе таких экипажей.

6. При каждом самодвижущемся экипаже должно иметься надлежащее удостоверение, что экипаж исправен во всех частях и что все части механического двигателя находятся в исправном и безопасном состоянии.

Примечание. Для выдачи таковых удостоверений владельцам самодвижущихся экипажей, предназначенных к движению на дорогах ведомства путей сообщения, полагается производить освидетельствование сих экипажей тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для освидетельствования паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам.

7. Железные шины на ободьях самодвижущихся экипажей должны быть по всей поверхности плоскими, отнюдь не выпуклыми и не вогнутыми и так прикреплены к ободьям, чтобы гвозди, штифты, винты или заклепки не выступали наружу.

8. Ширина колесных ободьев и железных шин не должна быть ни в коем случае не менее 3 1/4 дюймов при полном весе экипажа с нагрузкой от 120 до 180 пудов и не менее 4 дюймов при весе экипажа с нагрузкой от 180 до 300 пудов.

9. Проход по шоссе самодвижущихся экипажей весом более 300 пудов не допускается без особого, испрошенного заблаговременно, разрешения.

10. Весною, до просушки шоссейного полотна, проход общественных и грузовых самодвижущихся экипажей может быть воспрещаемым заведывающими шоссе, причем точное определение времени остановки движения этих экипажей предоставляется их усмотрению, но с тем, чтобы, останавливая движение, они немедленно доносили о том Министерству Путей Сообщения и местному губернскому начальству, а также безотлагательно заботились вывешиванием по линии следования сказанных экипажей объявлений о сделанном распоряжении. Если в упомянутом распоряжении не будет указано число дней, на которое приостановлено движение, то тем же порядком, т.е. при условии донесения Министерству и местному губернскому начальству и вывешивания объявлений, должно быть сделано распоряжение и об открытии движения означенных самодвижущихся экипажей и притом заблаговременно, не менее как за день до открытия движения.

11. Наблюдение за исполнением сих правил возлагается на местную полицию и лиц, заведывающих ремонтом шоссе; в случае сомнения в точном соблюдении правил означенные лица удостоверяются в нарушении правил и привлекают виновных к законной ответственности. За причиненную же остановку самодвижущегося экипажа для удостоверения веса или осмотра шин владельцы имеют право требовать вознаграждения.

12. Министр путей сообщения оставляет за собою право не разрешать прохождение общественных и грузовых самодвижущихся экипажей по отдельным шоссе ведомства путей сообщения там, где по размеру общего движения на этих шоссе и ширине полотна их означенное прохождение может представляться не безопасным для проезда конных экипажей.

Примечание. Настоящие правила вступают в действие по 7 и 8 статьям в полугодовой, а по всем прочим в месячный срок со дня объявления в каждой местности.

Подписал: Управляющий Министерством
Путей Сообщения

Н. ПЕТРОВ

Иван Фомич Гришенков — начальник Майнского автотранспортного предприятия г. Саяногорска. «Дитя перестройки» называли его в то время газеты. В 1988 году он первым из руководителей предприятий города был избран на должность конференции трудового коллектива АТП. Вся жизнь Ивана Фомича связана с автомобильным транспортом. В 1958 году после окончания техникума, получив специальность техника-механика, он призывается в армию, где служит замполитом автомобильной роты опытно-передвижного танкоремонтного завода. После демобилизации по комсомольской путевке приезжает в Красноярск на строительство ГЭС, работает в ГАТП-2 водителем, потом автомехаником. Два с половиной года работал преподавателем в учебном комбинате автомобильного треста Совнархоза. В марте 1965 года назначен заместителем директора АТК-18, а с июля он главный инженер этого предприятия. Затем была работа в должности директора Изыской

автобазы Минуглепрома, директора ГАТП-2 автомобильного треста, где когда-то начинал свою деятельность в качестве водителя. В первый же месяц работы директором Гришенкова предприятие, бывшее в отстающих, выполнило план более чем на 120 процентов, и в дальней-

шею перевозка 20-тонного контейнера, до этого в СССР данной системы переносок не существовало. Первым в крае предприятие осваивает метод Ильичевского горта: автомобиль — железная дорога — судно.

В 1976 году И.Ф.Гришенков по собственному жела-

нию переходит на работу заместителем начальника транспортного управления КГЭС, а в марте 1983 года переведен главным диспетчером КГЭС на строительство СШГЭС, где и проработал до 1988 года.

В 1995 году Ивану Фомичу Гришенкову Указом Президента РФ присвоено звание «Заслуженный работник автомобильного транспорта РФ». В составе делегации Хакасии 25 октября 1996 года он приглашен в Кремлевский дворец на торжественное заседание, посвященное 100-летию автомобильного транспорта России, 250-летию дорожного строительства России.

За огромный вклад в строительство Саяно-Шушенской ГЭС имя И.Ф.Гришенкова в числе других заслуженных строителей выбито золотом в СТК-1 СШГЭС. Здесь, в Саяногорске, судьба подарила ему возможность встретиться вместе работать с теми, кто в далеком феврале 1944 года освобождал от немцев родную деревню Ивана Фомича в Псковской области. Это П.Ф.Лосев и К.К.Кузьмин.

Всю родню Гришенковых немцы расстреляли за связь с партизанами. Хотя и маленький был тогда Иван Фомич, но цепкая детская память сохранила незабываемую картину, как зимой на санках увозила их мать вместе с сестрой и братом в партизанские леса, спасая от смерти. Сестра Мария и сейчас живет в этой деревне детства, а брат умер, когда полтора года скрывались в лесах.

Часто бывает Иван Фомич на своей Родине, земле своих предков, подолгу молча стоит на пригорке с березами, смотрит на дома в окружении садов, где живут добрые русские люди. Люди, пришедшие на зеленый островок-хутор, чтобы все начать сначала.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Иван Фомич Гришенков — человек в течение двух с половиной лет числилось среди первых в крае и в Министерстве транспорта Российской Федерации, за что коллектив получил переходящее красное знамя на вечное хранение. В это же самое время фотография энергичного делового директора прочно обосновалась на краевой и городской Досках Почета. А в 1971 году Иван Фомич принимает активное участие в создании грузового объединения на базе ГАТП-2, становится его генеральным директором. Под его руководством в Красноярске осваи-

ваются перевозка 20-тонного контейнера, до этого в СССР данной системы переносок не существовало. Первым в крае предприятие осваивает метод Ильичевского горта: автомобиль — железная дорога — судно.

В 1976 году И.Ф.Гришенков по собственному желанию переходит на работу заместителем начальника транспортного управления КГЭС, а в марте 1983 года переведен главным диспетчером КГЭС на строительство СШГЭС, где и проработал до 1988 года.

В 1995 году Ивану Фомичу Гришенкову Указом Президента РФ присвоено звание «Заслуженный работник автомобильного транспорта РФ». В составе делегации Хакасии 25 октября 1996 года он приглашен в Кремлевский дворец на торжественное заседание, посвященное 100-летию автомобильного транспорта России, 250-летию дорожного строительства России.

РЕАНИМАТОРЫ ТЕХНИКИ

Одним из основных подразделений Майнского пассажирского автотранспортного предприятия являются ремонтно-механические мастерские, в которых классные специалисты — автослесари, вулканизаторщики, аккумуляторщики, сварщики дают поистине вторую жизнь автобусам. Не секрет, что автопарк находится в сильно изношенном состоянии, и нужны умение, богатый опыт, равнодушие к делу работников, чтобы такую технику возвращать в строй.

Тридцать лет уже работает в АТП Николай Александрович Кондратов автослесарем, вулканизаторщиком. Несколько лет занимал должность начальника отдела эксплуатации, что говорит о его организаторских способностях, уважении в коллективе. «В 1966 году, когда я начал работать в АТП, — вспоминает Николай Александрович, — только закончился переход на пассажирские перевозки, а до этого были перевозки руды с Майнского медного рудника, угля. В те же годы складывался костяк коллектива, который и сейчас стабильный». Своими руками Н.А.Кондратов делает резино-технические изделия, которые необходимы при ремонте автотехники. Уже много лет он занимается профсоюзной деятельностью, является членом профкома АТП.

В мастерских трудится аккумуляторщиком Владимир Павлович Черноусов. Одно время работал водителем, а всего в АТП — около десяти лет. Наладил в аккумуляторном цехе Владимир Павлович производство втулок, кнопок закрывания дверей в автобусах, ручек, отверток для



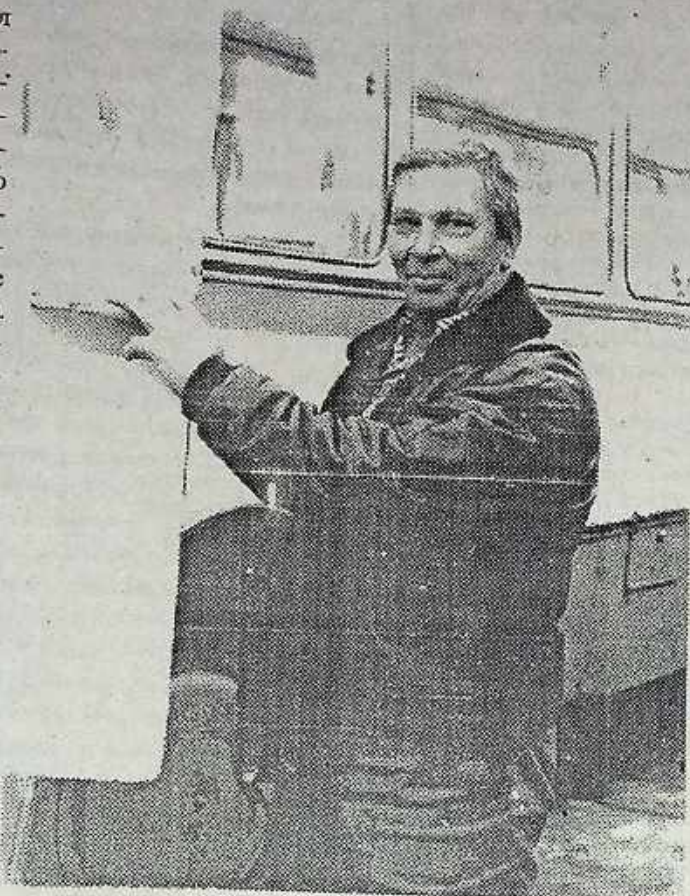
(Окончание на 3-й стр.)

ДОРОГА ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

«Был гениальным человеком, который выдумал дороги — поется в известной песне. Дорога Лебедева Владимира Ильича, длиною в 20 лет только в Майнском АТП, а до этого он работал водителем в АТК-2 КГЭС. Сегодня он водит автобус пригородного маршрута № 10L. За честный, добросовестный и многолетний труд В.И.Лебедеву присвоено звание «Почетный ветеран АТП».

С 1972 года работает водителем Виктор Иванович Петров, последние двенадцать лет в бригаде, обслуживающей городские маршруты. Его характеризует ответственное отношение к машине, умение и желание сохранять ее в хорошем состоянии.

Нередко хорошее настроение на весь день дарит нам приветливая



улыбка водителя автобуса, в котором утром едем на работу, его ободряющий взгляд, адресованный, как кажется, только вам лично. А какой благодарностью наполняется сердце от такой, казалось бы, незначительной мелочи, как минутная задержка автобуса на остановке, чтобы мы, вечно спешащие и всегда опаздывающие, успели добежать и сесть именно в этот автобус.

Внимательным, добрым отношением к пассажирам отличаются водители Арменшин, Глаголев, Лыков. Много в Майнском АТП и других водителей, работа которых заслуживает благодарности и признательности саяногорцев. Добрые, умелые и внимательные, такими они нам и нравятся.

На снимке: В.Лебедев, В.В.Петров и Арменшин.



«МНЕ ПОВЕЗЛО С КОЛЛЕКТИВОМ», —

сказал Михаил Васильевич **КАРЕЛИН** — первый начальник АТП 1961-1984 гг.

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

трудиться. С.А.Наконечный, М.Е.Занегин, Н.С.Савин, С.П.Косилов, С.В.Кравчук, — люди, отдавшие работе водителя не один десяток лет.

С открытием маршрута Саяногорск - Майна - Черемушки, Саяногорск-аэропорт пришли на работу и кондукторы. Л.С.Оришин, В.Г.Белова работают до сих пор.

В 1976 году была оборудована стоянка для автобусов рядом с заправочной станцией, реммастерские располагались на территории Автобазы № 5. Конечно, это было очень неудобно для работы. Тогда же встал вопрос об организации пере-

возок строителей на строительной площадке Саянского алюминиевого завода. В этом же году было получено большое количество новых автобусов из Красноярского автотранспортного управления. 20 автобусов ЛИАЗ-677 начали ездить по дорогам Саяногорска. В это же время получили и пять автомобилей такси.

Я очень гордился всегда своим коллективом, работоспособным, дружным. Все у нас, как в большой семье, относились друг к другу бережно и с большим доверием. Мне повезло с народом. С первого года в автохозяйстве образовались спортивные команды, принимающие участие в зимних и летних областных спартакиадах работников автомобильного транспорта. Первенство в соревнованиях держали команды по настольному теннису, шахматам, футболу.

А как люди работали! Самых замечательных слов заслуживают водители А.Сазонов, Г.Бондаренко, Г.Головченко. Механик, инженер по безопасности движения, начальник колонны — таков путь в АТП В.Н.Дорофеева. Силен наш коллектив и семейными династиями Пергул, Косиловых, Меркуловых, Поповых, Прудниковых, Ре-



А как люди работали! Самых замечательных слов заслуживают водители А.Сазонов, Г.Бондаренко, Г.Головченко. Механик, инженер по безопасности движения, начальник колонны — таков путь в АТП В.Н.Дорофеева. Силен наш коллектив и семейными династиями Пергул, Косиловых, Меркуловых, Поповых, Прудниковых, Ре-

зеновых, Беловых, Мартыновых. С нашим участием построены город, поселок Черемушки, две гидроэлектростанции, алюминиевый завод, камнеобрабатывающий комбинат, КСРЗ. Поздравляю коллектив АТП с праздником. Бодрости, здоровья, счастья вам в жизни!

На снимке М.В.Карелин.

РЕАНИМАТОРЫ ТЕХНИКИ

(Окончание. Начало на 2-й стр.)

внутренних нужд автопредприятия. Помимо основной работы он делает декоративную подготовку (покраску, перекраску) автобусов, перекраску огнетушителей, является своего рода универсалом в РММ. Без сомнения, такие люди, как Владимир Павлович Черноусов, являются «Золотым фондом» Майнского АТП. Василий Александрович Шешуков — моло-

дой и классный специалист, несмотря на свой возраст пользуется уважением и среди умудренных профессиональным и житейским опытом работников предприятия, наставник для допризывной молодежи. Василий до армии приобрел специальность автослесаря, начал работать в Майнском АТП и после прохождения воинской службы вернулся на предприятие, ставшее ему родным. Слесарь широкого профиля — такое

определение трудовой деятельности Василия Шешукова будет далеко не лишним. Всех работников, о ком здесь было сказано, характеризует добросовестность, неравнодушное отношение к своему делу, их и других ремонтников из Майнского АТП можно смело назвать реаниматорами техники, их работа подстать искусству хирурга.

На снимках: Н.Кондратов и В.Шешуков. Фото Г.Богатского

КАК УЦЕЛЕТЬ ЗА РУЛЕМ РОССИИ

Немецкая газета «Вельт ам зоннтаг» опубликовала предостережения для тех, кто собирается поехать в Россию на автомашине. Возможно, они пригодятся и нашим читателям.

«Эх, дороги...»
(из популярной песни)

«Жизнь страны менялась с каждым столетием, менялась одежда, совершенствовалось оружие, — писали Ильф и Петров. — Люди научились брить бороды. Полетел первый воздушный шар. Были изобретены железные близнецы — паровоз и паровоз. Затрубили автомашины. А дорога осталась такой же, какой была. Горбатая, покрытая вулканической грязью или засыпанная пылью, ядовитой, словно порошок от клопов, протянулась она тысячеверстной западней».

Написано это более полувека назад. За это время многие тысячи километров российских дорог и городских улиц заковали в бетон и асфальт, но «загадка» осталась неразгаданной. Дорога, улица, площадь ведут в Россию коварную и непрекращающуюся войну с автоводителем.

Как огневые точки, выглядывают над поверхностью городского асфальта чугунные люки подземной канализации. Стоит лишь чуть-чуть заезжать, и вашу машину тряхнет с такой силой, что может выбить из рук руль. Поэтому — максимум внимания! Обьезжаем люк слева, теперь справа, а теперь прогускаем его между колесами. Со стороны такая езда напоминает слалом. А в потоке машин внимательно следите, кроме того, за аналогичными маневрами соседей, чтобы не задеть друг друга. Кстати, бывают случаи, когда люк снят и валяется рядом, а опасное место в лучшем случае обозначено палкой с тряпкой или поставленным на бок пустым деревянным ящиком, попавшимся под руку строителю. Можете себе представить, что вас ждет в случае попадания колесом в открытый колодец.

Когда едешь по российским дорогам, то приходишь к твердому убеждению, что главный теоретический принцип ее строительства — дорога не должна быть ровной. На практике это выбоины и ухабы, которые подстерегают водителя в самых неожиданных местах. Не буду утверждать, что дорожники не борются с ними, свежие асфальтовые заплатки порой так разукрашивают улицу, что начинают рябить в глазах. Но тонкий слой асфальта без хорошей дорожной подушки быстро

сдается под натиском автомобильных шин. Говорят, что большинство дорожных работ строители предпочитают проводить зимой, поскольку зимние расценки выше летних. В результате горячий асфальт летит в снег и лед, а все покрытие вспучивается уже под первыми лучами ласкового весеннего солнышка.

Впрочем, дороги ремонтируют и летом. В разгар отпускного сезона шоссе покрываются миллионами «пуль» из мелкого гравия, брошенного в черный вар дорожного полотна. Роль катков здесь выполняет проезжий транспорт. И хотя щиты с цифрами 10, 20 или 30 км предупреждают об ограничении скорости на многокилометровых участках, езда по ним под хинкальным огнем гравия, вылетающего из-под колес встречного или идущего впереди, а то и обгоняющего вас транспорта, напоминает сцены со стрельбой из ковбойских «вестернов». Если вам повезло и лобовое стекло вашей машины уцелело, вы не раз сможете увидеть через него следы и последствия точного попадания гравия в стекла автомашин других менее удачливых водителей.

После нескольких часов загородной езды вы устали и хотите остановиться на обочине. Ведь стоянки для отдыха встречаются столь редко, что рассчитывать на них не приходится. Кроме того, они так захлаплены «отходами отдыха», что останавливаться там нет никакого желания. Итак, вы останавливаетесь на обочине. Будьте предельно внимательны и снизьте скорость до минимума. Разжиженная дождем почва превращается в масло не только на знаменитых черноземах. Одно неверное движение по липкой грязи — и вы в кювете.

Опасность, подстерегающая на дороге, резко возрастает при езде ночью. Когда перед вами поток встречного транспорта, вы быстро замечаете, что фары каждой второй, если не любой встречной автомашины отрегулированы таким особым образом, что светят прямо вам в глаза, что далеко не каждый водитель вовремя переключает свет с дальнего на ближний. Куда опаснее диких животных, перебегающих ночью шоссе, может стать подвыпивший любитель ночных прогулок, нетвердой походкой шествующий по самой середине темной деревенской улицы.

В своей книге о Владимире Высоцком его вдова французская актриса Марина Влади пишет о том, как на шоссе Москва — Брест они полетели в обрыв по той простой причине, что участок дороги был попросту не достроен, однако никаких предупреждений об опасности не было. К счастью, отделились лишь легким испугом, т. к. машина приземлилась на куче песка. Подобные же ситуации, когда улица перерезана большим и глубоким котлованом, о котором водителя «предупреждает» лишь выглядывающий из ямы конец доски или бревна, не редкость и во многих городах.

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ — НЕ ВЕРЬ ГЛАЗАМ СВОИМ...

К дорожным знакам на Руси относятся так же, как злая мачеха к падчерице. Если их и терпят, то только как неизбежное зло. В ответ на это знаки дорожного движения также могут сыграть с водителем злую шутку. Например, строго предупредить об ограничении скорости до 30 километров в час на новом прекрасном участке шоссе. Их попросту забыли снять, и они будут «тормозить» автотранспорт еще не одну неделю и даже не один месяц. Знаки могут быть привешены на трамвайных проводах, и, чтобы их разглядеть, нужно высоко задирать голову. Они будут прятаться от вас на толстом суку ветвистого дерева, их могут просто прислонить на земле к столбу или прибить гвоздями к забору.

Знаки не любят водителей, а водители не любят дорожные знаки. Пожалуй, чаще всего нарушают знаки об ограничении скорости и запрете обгона. Практически же нарушаются любые запреты, в том числе и категорический «кирпич» — въезд запрещен. Не удивляйтесь поэтому, если на улице с односторонним движением прямо навстречу вам выскочит машина, в лучшем случае она возьмет чуть вправо, уступая вам дорогу.

Особой нелюбовью на улицах российских городов пользуется знак главной улицы. Он попросту отсутствует на дорогах с преимущественным проездом транспорта, но об этом предупреждает лишь треугольник перед выездом из пересекающихся с ней переулков. Таким образом, водители там знают, что перед ними главная улица, вам же это неизвестно, если, выгнув шею, вы не попытаетесь обнаружить треугольник на боковой улице.

ПЕРЕД ВАМИ СВЕТОФОР...

Светофоры — это статья особая. Они бывают:

1. Работающие;
2. Работающие неправильно;
3. Не работающие.

Самые опасные из них вторые. Они могут включить зеленый свет одновременно с прямого и поперечного направлений

или же переключить свет только с одной стороны улицы, создавая с другой стороны впечатление неработающего светофора.

Пересекать регулируемые светофором перекрестки надо умеючи. Прежде всего это касается переключения света. Предположим, вы подъезжаете к перекрестку и зеленый свет сменяется в это время желтым, а затем красным. Не вдумайтесь тормозить и останавливаться. Наоборот, прибавьте газу и смело мчитесь дальше. В противном случае вам грозит удар сзади от следующей за вами автомашины. Проскочив светофор на красный свет, оглянитесь в зеркало заднего вида: за вами почти наверняка промчатся еще одна, две, а то и три автомашины. Не принимайте их за слежку знаменитого КГБ, сменившего теперь свое название: это ваши коллеги-водители, но еще более смелые, чем вы.

Зато не срывайтесь опростметливо с места, если перед вами зажегся зеленый свет, пока твердо не убедитесь, что никто не мчится на красный по поперечной улице — поспешность в этом случае может стоить вам очень дорого.

На нерегулируемых равнозначных перекрестках действует правило помехи справа. Это теоретически. Практически же первый тот, кто больше спешит, кто покренче, у кого железные нервы. Естественно, например, что мощный самосвал или черная служебная «Волга» не будет пропускать на таком перекрестке пользующуюся преимущественным проездом невзрачную малолитражку.

Этот же принцип, кстати, вообще широко распространен в автотранспортном движении. Водитель такси, например, меняя рядность, даже не взглянет, есть ли рядом с ним машины, которым он создаст своим неожиданным маневром аварийную ситуацию.

Работники ГАИ перекрестки, как правило, не регулируют, видимо, из принципиальных соображений. Куда интересней стоять рядом и наблюдать, как бедные водители, не обращая внимания друг на друга, пытаются перескочить перекресток, как поток машин быстро нарастает со всех сторон.

Материал подготовил
Михаил ПЮДВИГИН.

РАСХОДОВ МНОГО, ДОХОДОВ МАЛО

На сегодняшнем этапе рассмотрения проекта бюджета будущего года эксперты отмечают в проекте две основные проблемы. Это налоговая реформа и реформа военная. Без налоговой реформы невозможно обеспечить сбор дохода. Без военной реформы не удастся отрегулировать структуру расходов.

Вот как прокомментировала «Известиям» ситуацию председатель подкомитета по бюджету Госдумы Оксана ДМИТРИЕВА:

«Чрезвычайно серьезная проблема — это предполагаемое изменение структуры расходов бюджета в 1997 году. Резко возрастают расходы на оборону и содержание правоохранительных органов. Между тем эти ведомства уже давно доказали, что увеличение расходов на их содержание не приводит к нормализации и повышению эффективности их работы. Численность правоохранительных органов за последние годы уверенно растет. В настоящее время милиционеров в России стало больше, чем в свое время их было во всем Советском Союзе. Но уровень преступности от этого не снизился. Похожая картина и с армией: она не обучена, плохо вооружена и некавалифицированная. Скажем, для решения военных задач в Чечне гораздо больше была бы приспособлена двадцатипятилетняя высокопрофессиональная армия, чем нынешняя полуторамиллионная. В первую очередь им требуются не деньги, а реформы. Что касается всех остальных реформ: на образование, науку, культуру и искусство, то они — в абсолютном выражении — остаются на прежнем уровне, то есть фактически происходит сокращение».

Кроме неоправданных расходов, по мнению Оксаны Дмитриевой, у проекта бюджета-97 есть и обратная проблема: обеспечение доходов бюджета. В 1997 году налоговых доходов предстоит собрать на 140 триллионов больше, чем сейчас. При этом обоснование имеется только на 60 трлн. Это отмена льгот, введение новых налогов и так далее. Все остальные дополнительные поступления должны быть обеспечены за счет улучшения собираемости налогов.

Однако при этом не предусматривается никаких сколь-нибудь убедительных мер, которые действительно могли бы обеспечить желаемое повышение собираемости, отмечает Оксана Дмитриева.

Юлия УЛЬЯНОВА,
«Известия».

СОЛНЕЦЕЗАЩИТНЫЕ ОЧКИ — ЗАЩИТА ОТ ОГРАБЛЕНИЯ

Самое удивительное во всей этой истории то, что жертвы почти добровольно отдают свои деньги грабителям. Почти, потому что в этот момент они находятся в состоянии гипноза.

Технология очистки тугих кошельков проста. Злоумышленник выбирает в толпе жертву и заводит с ней разговор о сем. Здесь главное, что называется, не процесс взаимопонимания, а взгляд. Стоит жертве посмотреть гипнотизеру в глаза, и та впадает в гипнотический сон. Сеанс гипноза фактически молниеносен. Хорошему «специалисту» хватает пары невинных вопросов наподобие «Вы не подскажете, как пройти в библиотеку?».

Дальше дело идет как по маслу. Загипнотизированный сам достает свой кошелек и вручает его жертве, снимает с пальцев кольца, часы с запястья, может даже проводить грабителя к банкомату, назвав ему личный код своей кредитной карточки. Словом, жертва — в полном распоряжении гипнотизера.

Был даже случай, когда схваченный за руку подозреваемый так охмурил своих следователей, что сумел уйти из полицейского участка прямо во время допроса.

Любопытно, что жертвы не помнят, как выглядят их случайные знакомые, и, стало быть, доказательств и следов не остается никаких. Да и у правоохранительных органов нет фактически никаких улик: ведь жертва такого ограбления добровольно отдает свои ценности и деньги.

Защита возможна только одним способом — носить солнцезащитные очки. Говорят, что они отчасти защищают от местного гипноза. Впрочем, это еще не факт. А надежнее всего не вступать ни в какие разговоры на улице с неизвестными. Это советовал еще незабвенный Михаил Афанасьевич Булгаков. Кстати, он же наглядно описал, что может произойти с теми, кто неразборчив в подобных знакомствах.

Учредитель газеты: администрация города Саяногорска	АДРЕС РЕДАКЦИИ: 662793, г. Саяногорск, За- водской микрорайон — 47	Газета зарегистрирована в Хакасской региональной инспекции по защите свобо- ды печати.	Газета выходит по вторникам, и пятницам.	За достоверность информации ответственность несут авторы.	Директор муниципального учреждения Саяногорская городская газета «Огни Саян» А.Н.КУЧУГУРНЫЙ
Саяногорский городской Совет депутатов	ТЕЛЕФОНЫ: редактор 2-17-56, отделы 2-19-88	Регистрационный номер Х 0016	Тираж 3500	Газета отпечатана в УПП «Хакасия»	Редактор И.Н. СОКОЛОВ.