

НАУЧНОЕ СООБЩЕСТВО

спецвыпуск
октябрь 2004



Газета Московской региональной организации профсоюза
работников Российской Академии наук

АВТОБАЗА АКАДЕМИИ НАУК



70 ЛЕТ

Точность - привилегия королей. И академиков тоже - с ветерком в нужное место к установленному сроку легла на водителей Автобазы Академии наук. Чтобы сверкающая машина лихо подкатила к подъезду - именно таким впечатан в историю собирательный образ академической транспортной единицы - все службы Автоотдела АН работают организованно и четко, как хорошо отлаженный мотор.

О славном трудовом пути и сегодняшнем дне Автобазы, ныне - производственного объединения "Академавтотранс", о роли этого предприятия в поступательном движении Академии наук, о людях, влюбленных в нелегкое шоферское ремесло - читайте в специальном выпуске "Научного сообщества" посвященном 70-летию "главного гаража" Академии.

Несмотря на трудности, которые переживает сегодня РАН и все ее подразделения, сотрудники Автобазы преданы своему предприятию и добрым словом вспоминают проработанные здесь годы. Прежняя База Академии наук оживает в воспоминаниях ветеранов, помещенных в этой газете, у "Академавтотранса" XXI века - верим! - будут свои фанаты.

Московская региональная организация профсоюза РАН и редакция газеты "Научное сообщество" поздравляют академиков быстрой езды с замечательным юбилеем их предприятия! А пожелать вам и в шутку, и всерьез мы хотим одного - чтобы и дальнейший путь Автобазы РАН не был тормозным!



Точность - привилегия королей. И академиков тоже - с тех самых пор, как обязанность домчать их с ветерком в нужное место к установленному сроку легла на водителей Автобазы Академии наук. Чтобы сверкающая машина лихо подкатила к подъезду - именно таким впечатан в историю собирательный образ академической транспортной единицы - все службы Автоотдела АН работают организованно и четко, как хорошо отлаженный мотор.

О славном трудовом пути и сегодняшнем дне Автобазы, ныне - производственного объединения "Академавтотранс", о роли этого предприятия в поступательном движении Академии наук, о людях, влюбленных в нелегкое шоферское ремесло - читайте в специальном выпуске "Научного сообщества" посвященном 70-летию "главного гаража" Академии.

Несмотря на трудности, которые переживает сегодня РАН и все ее подразделения, сотрудники Автобазы преданы своему предприятию и добрым словом вспоминают проработанные здесь годы. Прежняя База Академии наук оживает в воспоминаниях ветеранов, помещенных в этой газете, у "Академавтотранса" XXI века - верим! - будут свои фанаты.

Московская региональная организация профсоюза РАН и редакция газеты "Научное сообщество" поздравляют академиков быстрой езды с замечательным юбилеем их предприятия! А пожелать вам и в шутку, и всерьез мы хотим одного - чтобы и дальнейший путь Автобазы РАН не был тормозным!

К 70-летию ПО "Академавтотранс"

Сегодня зал торжественен и строг
Стихи зачту я в праздничном Приказе.
В них постарался искренне, как мог,
Признаться в чувствах к нашей Автобазе.
Лет полных семь тружусь на ней всего,
А ей сегодня семьдесят, ребята!
Хотя и знаем - строили давно,
Но выглядит она молодцевато!
Вот корпус встал на Свалочном шоссе,
За ним - другой, а там с годами - третий.
И База предстает во всей красе...
Надеюсь, достоин и до столетья!
Так вспомним же историю свою,
Людей труда - рабочих, инженеров,
Что на рабочем месте и в бою
Нам подавали мужества примеры.
Сегодня поздравленьям нет конца,
Спасибо, дорогие, вам за это,
И я скажу от первого лица:
- Прими, родная База, от поэта
Земной поклон и пламенную речь
За то, что многим в жизнь дала путевку,
За то, что в людях ты смогла сберечь
Тепло души и мастерства сноровку.
За то, что покорители наук
Работают без пауз и страданий,
Не зная долгих ожиданья мук...

Мы мчим машины к ним без опозданий.
Пришел на Землю XXI век,
Век подлинного Знания - не до скуки!
И я горжусь, рабочий человек,
Что вклад вношу в развитие науки!

Сергей Фирсов

Колесо в колесо со страной

Когда Президиум Академии наук СССР в 1934 году был переведен из Ленинграда в Москву, Совет Народных Комиссаров поставил перед Управлением делами АН СССР задачу - создать автобазу для автотранспортного обслуживания Президиума АН СССР, научных учреждений, предприятий и организаций

Академии наук. Для осуществления этой задачи в июле 1934 года Управление делами создало транспортный отдел под руководством С.В. Гарного. К 1 сентября 1934 года в штате транспортной группы работали 16 человек, которые обслуживали 6 легковых и 12 грузовых автомобилей. Автобаза располагалась по адресу Б. Калужская, 31 (ныне Ленинский проспект, 31). А 15 сентября 1934 года вышел Приказ по УД АН СССР № 59 о создании на этой базе Московской автобазы Академии наук. В 1935 году Автобаза АН СССР в Москве имела в своем составе 35 автомобилей, а уже к 1938-му их число увеличилось до ста.

Многогранная организаторская деятельность Президиума Академии по развитию науки, созданию новых научных учреждений и предприятий требовала увеличения числа единиц автотранспорта и полноценной материально-технической базы для его обслуживания и ремонта.

В 1938 году Академпроект был разработан проект

отвечающего всем тогдашним требованиям здания для хранения, обслуживания и ремонта автомобилей. В мае 1941 года Центракадемстрой уже сдал в эксплуатацию



автобазу на 250 единиц техники по адресу улица Вавилова, 21. К этому времени на балансе Московского автопредприятия Академии наук насчитывалось 130 автомобилей. В июне 1941 года автотранспорт и оборудование начали переводить в новое здание Автобазы. И тут грянула война...



В связи с чрезвычайными обстоятельствами более 80 автомобилей мобилизовали в Красную Армию, а здание Автобазы АН СССР было передано Наркомату Обороны для ремонта боевых машин. С началом войны часть Автобазы передислоцировалась в Казань и Свердловск, куда эвакуировали Академию. Разбросанность автотранспорта по



учреждениям АН СССР и по городам страны поставила перед Президиумом АН СССР вопрос о едином руководстве своим автомобильным хозяйством. Совет Народных Комиссаров Распоряжением от 31.12.1941 года №1163 разрешил Президиуму объединить Автобазу Академии наук с Автоотделом Совета по изучению производительных сил СССР (СОПС) в

самостоятельную хозрасчетную автотранспортную организацию Академии с наименованием "Автомобильный отдел Академии наук СССР".

В соответствии с этим документом 27 февраля 1943 года на своем распорядительном заседании в Свердловске

Президиум АН СССР создал единую автотранспортную организацию

"Автомобильный отдел Академии наук СССР". Ему была передана автобаза Академии в Москве, автоотдел СОПС, автоотдел Казани с его отделениями в других городах и прочие автопредприятия Академии наук с автотранспортными средствами, оборудованием и помещениями. На этом же заседании Президиум АН СССР утвердил положение об Автоотделе, обязав его организовать центральные авторемонтные мастерские и



разрешив организовать автобазы в Москве, Казани, Свердловске, Уфе. Государственная штатная комиссия при Совете народных комиссаров СССР письмом № 7/ 3080 от 19 апреля 1943 года утвердила штат административно-хозяйственного и обслуживающего персонала Автоотдела Академии наук СССР на 1943 год в количестве 53 единиц.

Напомним, что все эти вопросы решались в стране, ведущей кровопролитную войну с фашистской Германией. В тяжелых боях летом и осенью 1942 года

Красная армия остановила наступление немецких войск, а после разгромила врагов под Сталинградом и Курском. В 1943 году началось массовое изгнание захватчиков из Советской Страны.

На гитлеровскую Германию работала промышленность всех завоеванных ею стран Западной Европы. А Советская страна наращивала выпуск всех видов военной продукции благодаря самоотверженному труду народа, в том числе - ученых Академии наук. Военный потенциал СССР во время войны значительно увеличился в связи с

успешным развитием соответствующих направлений науки и творческим применением этих достижений в производстве. Своим трудом наши ученые внесли неоценимый вклад в дело разгрома врага.

Но чтобы давать Красной армии больше танков, самолетов, боеприпасов и другой военной продукции, нужно было открывать и разрабатывать новые месторождения полезных ископаемых. Для этих целей в 1942 году была создана экспедиционная автобаза в городе Ишимбае. 20 января 1944 года Президиум АН СССР принял решение создать также Московскую экспедиционную автобазу, а 12 июля 1945 года обязал Автоотдел



АН СССР организовать Ленинградскую автобазу. Следует отметить, что Автоотдел Академии со всеми входящими в него автобазами находился на полном хозяйственном расчете с самостоятельным балансом и расчетными счетами. В период Великой Отечественной войны водители Автобазы и других автохозяйств с оружием в руках защищали свою Родину, а также работали в тылу и помогали созданию современной военной техники для Красной Армии. Орденами и медалями за участие в Великой Отечественной войне награждено 139 наших сотрудников. С Московской автобазы ушли на фронт 195 человек, сорок из них отдали свою жизнь за Родину. Их имена выбиты на Мемориальной доске предприятия, возле которой в Праздник Победы 9 мая и День памяти и скорби 22 июня проводятся митинги и возлагаются цветы в честь всех павших солдат Великой Отечественной и в память о конкретных людях, работавших здесь бок о бок с коллегами.

Вспомним их поименно:

Абанькин Павел Иванович
Адамовский Павел Лаврентьевич
Аладов Николай Николаевич
Антипов Павел Сергеевич
Бирюлин Алексей Николаевич
Борисов Михаил Андреевич
Вавилов Иосиф Павлович
Васин Иван Иванович
Воеводин Алексей Афанасьевич
Выставкин Иван Дмитриевич
Гавричев Николай Сергеевич
Гасплов Федор Федорович
Горелов Николай Федорович
Гуськов Александр Михайлович
Давыдов Павел Сергеевич
Дегтярев Дмитрий Филиппович
Жуков Петр Петрович
Жупиков Илья Иванович
Журавлев Филипп Иванович
Кабельков Александр Николаевич
Козлов Сергей Михайлович
Кокочкин Дмитрий Митрофанович
Кисляков Сергей Филиппович
Крылов Николай Васильевич
Куликов Дмитрий Михайлович
Лебедев Дмитрий Алексеевич
Левин Федор Валефантьевич
Малевский Василий Андреевич
Малюков Василий Ефимович
Манаенков Михаил Васильевич
Маринкин Василий Тимофеевич
Медведев Павел Васильевич
Пономарев Валерий Николаевич
Сироткин Иван Дмитриевич
Стальнов Николай Васильевич
Томилин Еграфт Гаврилович
Тыринов Николай Дмитриевич
Унтилов Павел Дементьевич
Яковлев Сергей Николаевич



На Автобазе Академии наук помнят своих героев. По случаю Дня Победы проводятся ежегодные чествования ветеранов войны.

Надо сказать, что наши ветераны, люди с твердой гражданской позицией, всегда принимали активное участие в общественной жизни Объединения.

Один из водителей-фронтовиков С.К. Гошко, проработавший на Автобазе 20 лет, был участником знаменитого Парада Победы в 1945-ом. Б.В.

Быстров, который ушел на фронт в 17 лет и был за боевые заслуги награжден многими орденами и медалями, за труд в мирное время получил звание "Заслуженный работник транспорта РФ". Участник войны, орденосец А.П. Ярыгин, будучи начальником Автоотдела, принимал самое активное участие в подготовке юбилея в честь 70-летия Производственного объединения "Академавтотранс".

По окончании войны работники Автобазы АН СССР, как и весь советский народ, приступили к активному восстановлению разрушенного народного хозяйства. Несмотря на тяжелое

положение в стране, Совнарком специальным Постановлением обязал Горьковский автозавод изготовить и поставить для Академии наук 30 легковых автомобилей. Уже в 1945 году Автобаза АН имела около 150 машин и пользовалась возвращенным ей зданием гаража.

Парк Автобазы в основном состоял из автомобилей отечественного производства. Горьковский автозавод еще не один раз в соответствии со специальными постановлениями Правительства СССР централизованно поставлял Академии новые машины. Для обучения технического персонала и контроля работы транспорта на



Водители у Президиума АН, 1963г.



В 1936 году Московская автобаза получила с Горьковского автозавода легковые автомобили марки М-1 "Эмочки". Техническое руководство завода внимательно следило за их эксплуатацией, направив своего представителя к нам в а/б. На фото водитель ШЛУГИН В.А. и инженер Горьковского завода.

Автобазе постоянно находился представитель завода. В послевоенные годы на Автобазе эксплуатировались и иностранные автомобили, полученные по контрибуции, а также машины, подаренные лично академикам АН СССР зарубежными организациями. В июне 1945 года Академия наук СССР праздновала свой 225-летний юбилей. Во время юбилейной сессии участники пользовались услугами Московской автобазы. Выдающиеся ученые положительно отзывались об автотранспортном обслуживании сессии, отметив дисциплинированность и ответственность водительского состава и руководства предприятия.



Отмечая хорошую работу коллектива автотранспортников, Президиум АН СССР объявил благодарность руководителям и всему коллективу Автобазы и выделил 30 тысяч рублей для премирования отличившихся. Во главе автобазы в разное время стояли: Тарсис Д.Я., Санная Г.В., Ярыгин А.П., Гиляров Н.В., Раев А.В., Крастелевский О.Н., Бакаев Ю.Н.; директорами Экспедиционной автобазы были Павлов И.А. и Дьяков М.И.



Послевоенный период потребовал ученых АН СССР активного участия ускорении темпов развития всех отраслей науки для форсирования восстановления экономики страны. Создавались новые научные учреждения, а для этого нужно было наращивать количество единиц техники и качественно менять уровень автотранспортного обслуживания ученых, институтов и всех учреждений АН СССР.



ОТ
В

Решение нашими учеными задач по открытию новых месторождений сырьевых ресурсов повлекло за собой необходимость дальнейшего увеличения научно-изыскательских работ, ведущихся Академией. И это также требовало от транспортников новых подходов. Советская автомобильная промышленность, к сожалению, тогда не выпускала специальных автомобилей для проведения полевых работ, поэтому Экспедиционная автобаза вынуждена была собственными силами



приспосабливать автомобили для изыскательских целей с учетом нужд и требований институтов.

Увеличение количества автомобилей и возросшие требования к качеству обслуживания научных учреждений и членов Академии потребовало строительства новых цехов для капитального ремонта автотранспортных средств. К основному зданию были пристроены кузовной, малярный, электрокарбюраторный цеха.

Оснащение этих объектов соответствующим оборудованием и обеспечение квалифицированными кадрами дало возможность сократить продолжительность простоев автомобилей в капитальном ремонте и сделало значительно более эффективным весь технологический процесс обслуживания, профилактического и заявочного ремонта автомобилей.

Одновременно с этим были реконструированы складские помещения для хранения запчастей, агрегатов и материалов. Дошли руки и до благоустройства территории: заасфальтировали двор, высадили на клумбах цветы.

Все возникавшие по ходу работы проблемы, связанные со специфическими условиями работы научных учреждений Академии, решали оперативно и по возможности малыми средствами -

благодаря выдумке и золотым рукам сотрудников Автобазы. Так, у институтов увеличилась потребность в мелких и малогабаритных перевозках, а малотоннажные автомобили промышленного производства в достаточном количестве на Базу не поступали. Пришлось переоборудовать подлежащие списанию легковые автомобили ГАЗ-20 и ГАЗ-21 в пикапы. С 1956 по 1963 годы

было изготовлено около 150 единиц этой ходовой техники, что полностью удовлетворило нужды научных учреждений и предприятий АН СССР.

Постепенно начали поступать новые современные автомобили - ЗИС-110, ЗИЛ-12, ГАЗ-21. В 1950 году в Московской автобазе было 350 машин, в 1955 году - около 450-ти.

Чтобы еще полней удовлетворять расширяющиеся потребности Академии в транспортном



обслуживании, в 1965 году было построено двухэтажное здание профилактория с поточными линиями технического обслуживания и механической мойки автомобилей. Там разместился также отдел эксплуатации с диспетчерской службой, кабинет безопасности движения и его технический класс с соответствующим оборудованием, раздевалки, душевые помещения, а также кабинеты для общественных организаций Автобазы.

В итоге к 70-м годам Московская автобаза имела на своем балансе уже более 800 автотранспортных единиц легковых и грузовых автомобилей и автобусов. Рассчитанное на хранение и эксплуатацию 250 единиц техники здание Автобазы довоенной постройки не справлялось с возросшим объемом работ. Назрела необходимость значительного расширения помещений с учетом современного технического оснащения. В соответствии с указанием

Президента АН СССР академика Александрова А.П. от 12.02.1973 года и на основании распоряжения Исполкома Московского Городского Совета Депутатов трудящихся № 632 от 16. 04. 1973 года институтом ГИПРОНИИ АН СССР было разработано технико-экономическое обоснование расширения и реконструкции Московской автобазы Автоотдела УД АН СССР. Но реализовать этот проект так и не удалось.

В силу изменения политической и экономической ситуации в стране и образования в 1991 году Российской Академии наук хозяйственная деятельность предприятий РАН была перестроена. В 1995 году вместо двух автотранспортных предприятий - Московской и Экспедиционной автобаз - создается Производственное объединение "Академавтотранс" УД РАН.

Наряду с основной задачей по транспортному обслуживанию Президиума РАН, институтов, предприятий и организаций Академии наук, Объединение занимается коммерческой деятельностью по обслуживанию и ремонту частных автомобилей. В его структуре имеются следующие подразделения: автосервис, линия инструментального контроля



автотранспортных средств "Академконтроль", автошкола, некоммерческая организация по сертификации ремонтных работ автомобилей "Академ-Тест", магазин "Академзапчасть", мойка и ряд других организаций. ПО "Академавтотранс" оказывает услуги по уходу, обслуживанию и ремонту автомобилей, начиная с мойки и ежегодного технического осмотра и заканчивая сложным ремонтом импортных автомашин.



В настоящее время в Объединении работает 456 человек и эксплуатируется 238 автомобилей. В том числе:

- легковые автомобили отечественного производства ("Волга") - 147 шт.
- легковые автомобили зарубежного производства ("Мерседес", "БМВ", "Вольво") - 18 шт.
- грузовые автомобили - 39 шт.
- автобусы, микроавтобусы - 34 шт.

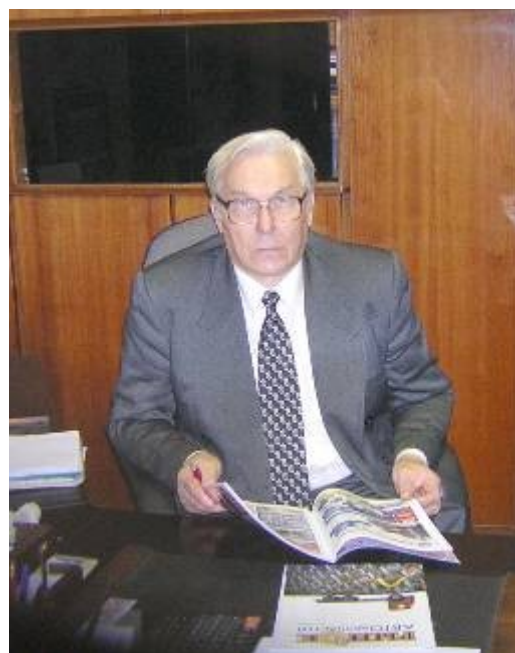
А.В. Кружков,
генеральный директор ПО «Академавтотранс»,
заслуженный работник транспорта РФ

Николай Муравейников: "Наша молодость совпала с расцветом Академии и предприятия..."

Николай Николаевич Муравейников,
технический директор
"Академавтотранс"

-В 80-х годах, когда я пришел на Автобазу Академии наук, жизнь здесь кипела: автопредприятие обслуживало Президиум АН СССР, его структуры и все московские институты. В Академии шло интенсивное строительство. Только "Центракадемнаб" ежедневно заказывал нам не менее 25 трейлеров, и если машин не хватало, представитель этой организации приезжал ругаться. Парк Автобазы АН в те годы включал около 800 машин.

Помещения, изначально рассчитанного на 250 единиц обслуживаемой техники, нам уже не хватало. Поэтому тогдашний Президент АН СССР академик Александров принял решение о реконструкции Автобазы. Был заключен договор с Воронежским филиалом Гипроавтотранса: архитекторы создали техническое задание на реконструкцию и



приступили к разработке чертежей и макетов нового комплекса. Административное здание и стоянку для легковых автомобилей предполагалось оставить, а на месте ремонтных мастерских построить семиэтажное здание, в котором разместилась бы стоянка для грузовиков и автобусов вместе с ремонтным блоком.

Выяснилось, что затраты на реализацию этого проекта составят 7 миллионов рублей. В то время существовало положение, что ведомство может потратить в рамках самостоятельно составленной сметы до 3 млн. рублей. На более серьезные суммы требовалось специальное решение Правительства. А поскольку вопросом реконструкции Автобазы занимался "Центракадемстрой" (тогда - самый крупный в Москве строительный трест), и это для него была всего лишь одна из очередных задач, вопрос с подготовкой и "пробиванием" соответствующего решения затянулся. В этом состоянии нас и застала перестройка...

Во время разделения страны многие экспедиционные машины так и остались в местах дислокации: вывозить их было себе дороже. Парк постепенно устаревал: подлежащие списанию и ставшие ненужными (в связи с сокращением экспедиций и строительства) машины постепенно были распроданы по остаточной стоимости. Сегодня мы сократились до 200 единиц, в основном остались легковые автомобили и "Газели". Если раньше транспортное обслуживание Академии осуществлялось централизованно, то сегодня Институты приобретают транспорт на внебюджетные средства и организуют свои автопредприятия. Только ремонтировать иногда пригоняют к нам.

До недавнего времени мы обслуживали парк машин ведомственной "скорой помощи", но Медицинское объединение РАН, закупив новые "Фольксвагены", создало собственное автотранспортное хозяйство.

Сегодня мы работаем практически только на Президиум. Парк обновляется за счет тех автомобилей, которые он закупает и передает нам в аренду. Такая схема позволяет более рационально использовать бюджетные средства. Поскольку "Академавтотранс" является хозрасчетным предприятием, мы платим все налоги как коммерческая структура. Если будем технику покупать сами, за счет налогов она обойдется дороже. Да нам и не на что покупать новые машины. Руководство Академии не разрешает увеличивать тарифы на перевозки. В результате основной вид деятельности у нас является убыточным. В этих условиях мы и на зарплату-то с трудом наскребаем. Кроме того, второй год ведем капитальный ремонт мастерских, а это дело довольно затратное. С неудавшейся реконструкцией, о которой я рассказывал выше, мы попали в ловушку: ожидая сноса некоторых зданий, в свое время их должным образом не обновляли, приходится заниматься этим сейчас.

Низкая зарплата персонала - самая большая наша проблема. Руководство Академии согласно, что зарплату надо увеличивать, но как это сделать - никто не знает.

Собственные расходы мы сократили до минимума. Тарифы у нас "заморожены", существенного увеличения автопарка не предвидится. Так что никаких реальных возможностей изменить ситуацию не просматривается. В итоге получается замкнутый круг: из-за низкой зарплаты водителей не хватает, и мы зачастую не можем освоить даже запланированные средства.

Готовя к юбилею "премиальные" списки, мы выяснили, что большинство наших сотрудников отработало на предприятии более 25 лет. Понятно, что это люди пенсионного и предпенсионного возраста. Среди молодежи большая текучесть. Особенно сложно с водительскими кадрами. Если автослесари еще могут подработать в созданной на нашей базе коммерческой фирме по ремонту частных автомобилей, то водители трудятся за одну зарплату. А зарплата водителя у нас самая низкая по Москве.

Бывают проблемы и со своевременной ее выплатой. Президиум расплачивается с нами, в том числе, и средствами от аренды, а они приходят в конце месяца. В сентябре в Управлении делами поменялись банковские счета, поэтому аренда запоздала, так что нам пришла только треть выплат за услуги. Нужно раздавать и эти деньги - иначе их инкассо

снимут со счета за "коммуналку". Вот сидим и думаем, кому выдавать зарплату в первую очередь. Как всегда, обидим, наверное, инженерно-технический персонал, который и так наименее социально защищен: работает за мизерные деньги.

Коммерческое предприятие с нулевой рентабельностью, каковым мы являемся по задумке заказчика и вышестоящей организации в лице Академии - это, конечно, нонсенс. Ведь у нас случаются и непредвиденные расходы - на те же аварии. Как работать при хроническом недостатке средств, когда все вокруг дорожает: только цены на бензин с начала года подскочили на треть? Но руки мы не опускаем - готовимся отметить юбилей предприятия. Пока оно живет, а что будет дальше - кто знает. Понятно, что появление правительственной концепции реформирования науки ничего хорошего Академии (а значит и всем нам) не сулит...

О чем из происходившего на предприятии за годы моей работы хочется вспомнить? Приятно вспоминать молодость! Тем более что она совпала с расцветом деятельности нашей организации. Люди с энтузиазмом участвовали в общественной жизни. Она была весомой частью жизни каждого. Сейчас все это ушло, мы "въехали" в капитализм и стали жить скучно.

Отметим, что про жизнь при капитализме Николай Николаевич узнал раньше многих в этой стране. Он вот уже более 10 лет выезжает за рубеж в составе бейсбольной команды ветеранов, действующей на базе Университета дружбы народов. Клуб "Московские чайники", организованный Владимиром Познером в начале 90-х к приезду в Москву американской делегации, регулярно участвует в Олимпийских играх среди ветеранов и занимает призовые места в своей возрастной категории - в последние годы уже без Познера.

- Когда мы были на Олимпиаде в Австралии, русские австралийцы жаловались нам на скуку тамошней жизни - обеспеченной, размеренной, проникнутой духом индивидуализма. Они с ностальгией вспоминали коллективизм, царивший в бывшем Союзе. Даже водитель-иранец, узнав, что мы из России, позавидовал тому, как русские умеют весело жить и работать. Увы, все это уже в прошлом...

Игорь Савельев: "Больно смотреть, как разваливается дело твоей жизни..."



Игорь Сергеевич Савельев, директор по перевозкам и эксплуатации, проработал на Автобазе 30 лет.

-Я в свое время занимал должность секретаря парткома, а потом председателя профсоюзной организации Автобазы Академии наук и могу уверенно сказать: одна из страниц славного прошлого нашей организации - многогранная общественная жизнь коллектива.

Автобаза АН на протяжении своей истории была передовой по всем показателям: мы старались высоко держать флаг Академии. Наши водители были чемпионами и занимали призовые места в соревнованиях по ралли и автокроссам, проводившимся в Москве. Это

происходило во многом благодаря тому, что администрация Автобазы и общественные организации большое внимание уделяли отвлечению людей от пагубных занятий. На базе своей водительской школы в выходные мы часто проводили внутренние соревнования. Народ был очень спортивный и заводной, все эти мероприятия воспринимал с энтузиазмом. Кто не участвовал сам - болел за друзей. Пришли бы вы к нам тогда в субботу-воскресенье. Полбазы здесь - с женами, с детьми - состязания по фигурному вождению, правилам движения, кроссам, метанию гранат. Это были настоящие праздники!

Партком и профсоюз Автобазы организовывали автопробеги по местам, где проходили ожесточенные бои с фашистами. Привезенную участниками этих пробега землю с Мемориалов славы Ленинграда, Волгограда, Хатыни мы возлагали у мемориальной доски, сооруженной в честь сотрудников Автобазы, погибших в Великую Отечественную. Социальная сфера была объектом пристального внимания руководства базы и профсоюза. У нас был собственный пионерский лагерь "Мирный" на Верее. В нем с удовольствием проводили летние каникулы дети наших сотрудников. Родители и руководство Автобазы организовывали их нехитрый быт. Домики в лагере были деревянные, когда их не хватало, рядом разбивали палаточный городок, жили очень весело и дружно.

Взрослые на выходные и в отпуск выезжали на турбазы в Пущино (этот лагерь у нас был общий с ИГЕМом) и на Верею. Там не было стационарных построек. Ставили большие палатки, каждая - на несколько семей, еду готовили на костре. Собирали грибы, ягоды, ловили рыбу, играли в волейбол. Эти совместные выезды так объединили людей, что у многих до сих пор нет лучше друзей, чем те, с кем делили место в палатке.

В то время народу на Автобазе АН работало много: 6 автоколонн по 200 водителей, производственные мастерские, отдел главного механика, АХО. Я был освобожденным председателем профсоюзного комитета, в который входили профорги всех подразделений. Профсоюз играл большую роль в жизни предприятия: без его участия не решался ни один социальный вопрос, без визы профорга человеку не могли выделить никаких социальных благ.

Надо сказать, что наши работники пользовались такими же правами, что и сотрудники институтов и других подразделений РАН: им выделялись места для детей в ведомственных детских садах, оздоровительных лагерях, предоставлялись путевки в санатории и пансионаты. Понятно, что водители персональных машин находились в более привилегированном положении, чем остальные, особенно в плане выделения жилья. Академики всегда относились к своим водителям внимательно и заботливо.

Сегодня все изменилось. Раньше к нам шли по рекомендации, теперь приходится брать людей с улицы. Держимся только на старых кадрах: если бы все бы водители были такими, как те ветераны Автобазы, у которых вы брали интервью, мы жили бы припеваючи. Молодые - как коты в мешке: придет парень - и ездить не умеет, и Москву не знает, и с людьми говорить ему трудно. Берем, стараемся научить, одни притираются, другие уходят. Выбирать, платя такую зарплату, нам не приходится.

В общем, очень грустно смотреть, как разваливается то, во что мы вложили жизнь...

Константин Орехов: "Автобаза - мой дом..."

Орехов Константин Николаевич, слесарь-моторист, на Автобазе проработал 50 лет.

-Что было интересного в моей жизни? Да вся она интересная, вспомнить есть что. За годы, пока трудился на Автобазе Академии наук, здесь сменилось три руководителя предприятия.

С удовольствием вспоминаю насыщенный событиями целинный период своей биографии. Автобаза делегировала меня в составе комсомольской бригады Октябрьского района для работы в Казахстане. Там я занимался починкой сельскохозяйственной техники и всех видов транспорта. Зимы в Кокчетавском районе морозные и ветреные, а ремонтные работы часто приходилось вести не только в гараже. Да и нужные инструменты не всегда были в наличии. Если добавить к этому жесткую, почти армейскую дисциплину: день расписан по минутам, задание надо выполнить любой ценой - то станет понятно, что приходилось целинникам нелегко. Но по молодости лет мне даже нравилось преодолевать эти трудности.

В нашем автобазовском пионерлагере на Верее я несколько сезонов обслуживал керосиновый дизель, который служил лагерю портативной электростанцией. Дело молодое - не все около дизеля сидеть: вырвешься, бывало, в город на танцы или в кино. Но спокойно отдохнуть не удавалось: постоянно выскакиваешь и смотришь - горит ли свет в лесу за речкой. Если погас, срываешься и бегом обратно - чинить.

Сегодня на Автобазе уже не осталось никого из тех, с кем я начинал работать. Многие мои приятели, ребята покрепче и посильней, ушли из жизни. У нас тут была целая компания любителей путешествовать. Начинали на мотоциклах, потом пересели на машины и раз за разом исколесили полстраны. Купленная в те годы "Волга" служит мне до сих пор. Это одна из первых отечественных моделей - со звездой. Недавно в фильме про покушение на Брежнева такую показывали.

Я и сегодня путешествую, только машиной пользуюсь уже редко - не хочется терять время в пробках, предпочитаю общественный транспорт. Каждые выходные в любую погоду уезжаю из города и брожу по Подмосковию. В пятницу прямо на работу прихожу с рюкзаком, в военной форме (нет ничего удобнее для походов). Ребята смеются, а для меня это важная и привычная часть жизни.

Я считаю себя счастливым человеком. Только детство у меня было безрадостное, а как иначе - ведь оно пришлось на войну. В те годы счастьем было просто выжить, уцелеть. Попав в оккупацию в родном Ржеве, я заболел сыпным тифом. По законам военного времени всю семью больного должны были уничтожить - это очень заразная болезнь. Но немецкий офицер, который жил у нас на квартире, устроил меня в больницу с другим диагнозом. Благодаря этому я выжил и до сих пор немцев вспоминаю добром - были и среди них хорошие люди.

Считаю, что мне повезло и с работой. Когда после армии я приехал в Москву к дяде, его друг, военком этого района, устроил меня на Автобазу РАН.

С тех пор здесь и работаю, стараюсь все делать на совесть, как привык с детства.



Коллектив у нас хороший. С руководством иногда воюем, но в рабочем режиме: это нормально - в любой семье не всегда бывает гладко.

Главный иногда смеется, что так долго не живут, и уж тем более - не работают. Но я без Автобазы себя не представляю. Это мой дом, каждый камешек здесь стал родным. В основном не из-за денег тужусь - с собой в могилу их не унесешь: просто тянет сюда. За все время работы я получил единственное предупреждение - за опоздание на пять минут. По всей строгости тогдашних законов присудили мне «шесть по двадцать пять»: полгода вычитали 25% из зарплаты. Но я не в обиде: дисциплина на производстве - это первое дело...

Федор Иванов: "Когда занялся моторами, понял, что это - мое..."

Иванов Федор Федорович, слесарь-моторист, в январе этого года исполнилось 40 лет с начала его работы на Автобазе.

На предложение вспомнить прежние годы и сравнить с жизнью нынешней Федор Федорович, чья трудовая биография накрепко связана с Академавтотрансом, откликнулся с удовольствием.

- Жили-то мы во все времена небогато. Я не вылезал из Кассы взаимопомощи, сколько



она существовала. А на сегодняшнюю действительность не жалею: нам, мотористам, работать стало легче. Раньше на Автобазе было много машин, и выдерживался очень напряженный график. Сейчас даже не верится, что в месяц мы успевали сделать около десяти моторов. Это притом, что большинство запчастей приходилось вытачивать самостоятельно. Расслабляться и сегодня не приходится: работаем сдельно. Уткнешься в мотор - и крутишься как заводной. Если время остается, обслуживаем частных клиентов. А в прежние времена даже личные машины академиков ремонтировали только по специальному распоряжению.

Чтобы быть в курсе автомобильных новинок, постоянно читаю специальную литературу. Сегодня приходят новые марки машин, где двигателем управляет компьютер, за счет этого и скорость они развивают гораздо большую. Жаль, журнал "За рулем" стал не тот - одна реклама иномарок. А раньше в нем можно было найти много полезных вещей. Так что я постоянно учусь, и других учить приходится: ребята из ПТУ у нас проходят практику. Но надолго не задерживаются - уходят на большую зарплату. А меня никогда не тянуло на сторону. Как пришел сюда после армии, потому что недалеко живу, так и работаю. А уж когда жилье получил, вообще почувствовал себя обязанным родному

предприятию - куда тут убегать. Пока здоровье позволяет и начальство не гонит, буду трудиться: на одну пенсию не проживешь.

Я люблю свою работу. Когда закончил школу и стал выбирать направление в жизни, пробовал и строительством заниматься, как отец, и обувь шить - ничего не увлекло. А потом пошел в ФЗУ учиться на автослесаря, занялся моторами и сразу понял - это мое!

Давид Хавкин: "Я старался не попадать в экстремальные ситуации..."



Немногословного Давида Борисовича Хавкина, проработавшего на Автобазе Академии наук 42 года, представил директор по перевозкам и эксплуатации И.С. Савельев:

- Это один из наших лучших водителей-ветеранов. Со стороны Администрации к нему никогда не было никаких претензий. И ухаживает за транспортом, и водит его аккуратно и профессионально - на зависть молодым. После того, как Давид Борисович много лет отработал "на конвейере", я стал уговаривать его перейти на "персоналку" - «сажал к клиенту» (есть у нас такой термин). Согласился он с большой

неохотой. Но вот уже 15 лет обслуживает нашего вице-президента и ведущего ученого Николая Павловича Лаверова, и они довольны друг другом. Давид Борисович говорит, что когда уйдет Лаверов, он тоже покинет работу: очень тяжело теперь ездить по Москве. Когда руководителям Академии стали менять "Волги" на иномарки, Давид Борисович опять упирался: "Убей - не сяду", но сел, и ездит уже четвертый год. Теперь говорит, что нет машины лучше, чем БМВ.

Никаких особенных случаев из своей водительской биографии ветеран Автобазы вспоминать не захотел. Он даже возмутился, услышав такое провокационное предложение. Еще бы - всю жизнь старался не допустить экстраординарных ситуаций на дороге. Разве можно шутить такими вещами?

Д.В. Хавкин вспоминает прошлое Автобазы с ностальгией: раньше отношения здесь были более добрыми и открытыми. В те годы Давид Борисович принимал живое участие в жизни предприятия - будучи профгруппоргом, делал все, чтобы его подразделение было не хуже других, участвовало во всех мероприятиях, проводимых на Автобазе. Хотя водителям это делать было непросто: они проводят непосредственно «в конторе» не так много времени - постоянно в разъездах...

Анатолий Балашов: "Я всегда гордился тем, что работаю"

в солидной организации..."

Анатолий Павлович Балашов, 40 лет отработал на Автобазе водителем, сейчас сотрудник инструментального склада.



На Автобазе Академии наук прошла буквально вся моя жизнь. Чтобы добраться сюда из Подмоскovie, вставал в шесть часов. Рабочий день у нас начинался в восемь утра и заканчивался в двенадцать ночи. Поэтому в годы своей активной водительской работы дома я только ночевал. Когда после армии устроился сюда водителем, меня посадили на машину "скорой помощи", чтобы познакомиться с городом, с сетью академических учреждений. После этой стажировки прикрепили к научно-

организационному отделу Президиума, где я проработал 12 лет. Начальник этого отдела по статусу был тогда первым заместителем Президента АН.

Работать было нелегко: как я уже говорил - с утра до ночи за баранкой. Но нас, водителей, умели заинтересовать. Очень вдохновляло, что к нашей организации относились с уважением, можно сказать даже с пиететом. Если милиция иногда и останавливала, то, поняв, что это машина Академии ("гилЯровская"), сразу отпускали. В то время на Автобазу АН СССР без рекомендации водителей не брали, причем поручитель должен был опекать своего подопечного и отвечать за него.

В коллективе все были на виду, и новости разносились со скоростью света. Приезжаешь на базу, все уже знают, что ты в яму попал или "левака" подсаживал. У меня здесь был однофамилец, который не отличался безупречным поведением и часто попадал в разные неприятные истории, так нарекания я за него выслушивал постоянно - уставал отбиваться. Но лично ко мне в коллективе и в руководстве всегда относились с уважением, пожаловаться не могу - так ведь я и повода не давал для недовольства собой.

Иногда я возил Президента Академии М.В. Келдыша. У него была одна "Чайка", и если с ней что-то случалось или у водителя были проблемы, из Кремля звонили, и руководство Автобазы посылали за Мстиславом Всеволодовичем меня. Мой ГАЗ-24 тоже был замечательным автомобилем - не стыдно Президента возить. Надо сказать, что у нас все машины обслуживались на высоком уровне - что для Келдыша, что для других членов Академии. Вечером сдал в ремонт, утром забираешь готовую. Если не было дождя, и мойка оказывалась свободной, туда на ночь загоняли всю технику и так успевали отполировать, что с утра машины "горели". Академический транспорт по внешнему виду и ходовым качествам ничем не отличался от цэковского.

Академиков мы обслуживали по конвейерной системе: за день иногда ухитрились развезти в разные места человека по три-четыре. Существовал норматив: на одного человека можно было работать не более пяти часов в смену, а ожидать его в одной точке - не больше 30 минут. Такой расклад не всем академикам нравился: ясно же, что совещания длятся не полчаса. Предположим, вышел академик в одном институте, а через час ему нужно ехать в другое место, но машина уже ушла - приходится ждать, когда придет другая. Виноватым оказывался несчастный водитель, который точно исполнил

должностную инструкцию. Многие академики неофициально "закрепляли" за собой машину, договорившись с водителем. Требования "пяти часов" никто не нарушал - это легко было проверить, а вот ждали "своего" академика столько, сколько ему было нужно. И в обиде не оставались. Я, к примеру, всю свою зарплату отдавал жене, а питался на чаевые.

По заведенному негласному порядку водителей всегда старались отблагодарить, когда они возили академиков с семьями на дачу. Здесь случались разные казусы. Один академик всегда по приезду приглашал шофера покушать, но чаевые потом давал с вычетом за обед: вместо десяти, к примеру, рублей - девять. А вот академик Орлов, помню, расспрашивал водителя, если ли у него дети, и давал дополнительные пять рублей на ребенка. Да еще яблок в своем саду заставлял для малыша набрать - но только с дерева, с земли подбирать не разрешал. И таких было много...

Помню отчетливо одного ученого лет к 80-ти: он ездил на работу каждый день. С палочкой, в дубленке, в ушанке - одно ухо вверх, другое вниз. Прежде чем направиться в институт, мы с ним мчались по Ленинскому проспекту до тридцатого километра Киевского шоссе: он был большой любитель прокатиться. Рассказывал, что прошел тюрьму, лагеря. По-моему, в те годы не было академика, который бы не сидел. Академики тогда из институтов не вылезали - дневали и ночевали на работе. Собрание в Президиуме могли экстренно назначить на двенадцать ночи: водителям приходилось срочно ехать за "своими" академиками, и те всегда были готовы к такому повороту событий. А уж в десять вечера собрания при Келдыше случались сплошь и рядом. Он был жадным до работы, и за это его уважали. А еще за справедливость. Наверное, единственный, он не получил квартиру на семью за счет государства: купил на свои средства. Это был Президент, достойный Академии.

Ничего не могу сказать плохого про родное предприятие: работал здесь с удовольствием. Приятно, что к нам, водителям, относились с душой. Президиум и руководство Автобазы добросовестных сотрудников не забывали: все нуждающиеся получили жилье, кто похустрей - и по несколько раз квартиры сменили. Дети ездили в пионерлагеря, мы отдыхали на своей турбазе, получали путевки к морю, лечились в ведомственных здравницах. Правда, раньше нас в академической больнице и поликлинике принимали как родных, а когда спецмашины ("скорые") ушли из гаража Автобазы, стали смотреть по-другому. Но недавно у меня случился инфаркт, и долечивался я в ведомственной больнице: медикаменты, оборудование, питание, врачи здесь, конечно, лучше, чем у нас в Люберцах.

Да, Академия наук была солидной и уважаемой организацией. Сегодня, к сожалению, для нее настали не лучшие времена. Взять нашу базу: машины стоят на этажах - а работать на них некому. Разваливать Академию начал еще Ельцин, а сегодня другие к ней подкрадываются...

Геннадий Рогачев: "Общаться с такими людьми было для меня счастьем..."

Рогачев Геннадий Павлович, водитель, на Автобазе Академии наук отработал 35 лет.

-Я могу сказать о нашей Автобазе и о работе только добрые слова. С такими людьми мне довелось здесь встречаться и общаться, столько всего повидал и узнал - просто сказка. Когда я пришел на Автобазу АН, то, как здесь было заведено, прошел что-то вроде стажировки на всех видах машин, какие были в гараже. Потом работал подменным

водителем у М.В. Келдыша, а когда Президентом Академии стал А.П. Александров, был у него основным шофером.

Келдыш слыл довольно суровым человеком: привозишь его куда-то, он уходит, не сказав ни слова. Про дальнейший график выясняешь уже у секретарей. С Александровым было намного проще: он всегда говорил, какой предполагается расклад, и отпускал, если собирался находиться где-то долго. Но я никуда не отлучался - мало ли что может произойти.

Помню, когда случился взрыв в Чернобыле, Александров был в ЦК. Обычно он там весь день проводил. Но вдруг выбегают вместе со Смирновым, членом Президиума ЦК, курировавшим вопросы

обороны, садятся в нашу машину, и Смирнов командует: "В Кремль, коротким путем!" А в Кремль через Спасские ворота, кроме членов Политбюро, никто не заезжал. И вот мы летим туда на всех парусах, милиция встает на дыбы. Машину Александрова, конечно, знали, но, видимо, испугались: с чего это чокнутый водитель гонит



на такой скорости и не к Боровицким воротам (мы обычно оттуда заезжали). По Ивановской площади надо было проехать кругом, но Смирнов на взводе, кричит: "Срезай, давай к 7-му подъезду!" А туда вообще запрещено было подъезжать. Когда остановились, милиционеры к нам бросились, окружили, но, увидев Смирнова, расступились. После этого "марш-броска" меня трясло минут пять. Это был первый и последний раз, когда я проехал в Кремль через главные ворота.

Александров был очень веселый, юморной человек, часто подшучивал, в том числе и над своей лысой головой. Когда он с другими членами правительственной комиссии вернулся из Чернобыля, прямо в аэропорту их встречал врач. Подбегает к нему: "Анатолий Петрович, надо обследоваться..." А он показывает на своих спутников: "Вы вот этих, вшивых, обследуйте. А мне терять нечего - у меня и так волос нет..." Когда мы заезжали во двор ЦК, нужно было приоткрыть окно машины, чтобы охранники видели, кто едет. Так он при этом снимал шляпу, а мне говорил: "Геннадий, это мой "голый" пропуск". Тогдашние порядки да и статус члена Правительства требовали четкости, и Александров был очень точен: всегда выходил минута в минуту к установленному времени. Поджидаю где-то неподалеку, ровно в срок подаю машину, тут же он выходит, садится - поехали... Семья у него была большая. Зайдешь иногда во двор (у него был коттедж на Пехотной улице, как у всех академиков Курчатовского института), а там бегают человек сорок ребятишек: не поймешь где свои, где чужие. В квартире у него стоял огромный морской якорь - подарок командующего флотом Горшкова, его лучшего друга. Эту махину заносили в комнату 15 матросов.

С Александровым было очень интересно общаться. Мы много ездили по атомным центрам Подмосковья, и в дороге он рассказывал о том, чем занимается сам и его коллеги в институтах. Меня всегда поражали масштабы работ, которые велись нашей Академией, какие выдающиеся ученые в ней работали и работают. Сегодня я вожу главного ученого секретаря В.В. Костюка, часто бываю с ним в институтах и вижу, сколько талантов среди нынешних молодых, какую серьезную науку они делают. Но ведь один за другим уезжают

за рубеж, не видят здесь перспектив. Очень жаль, что Академию сознательно разваливают. А ведь в прежние времена государство не жалело средств на науку, и отдача от нее была колоссальная.

Что говорить - наша Академия пользовалась в стране уважением. Это отношение отразилось на всех ее подразделениях. Так, Автобаза АН числилась среди самых серьезных в Москве - наряду с автопредприятиями Совмина, Верховного Совета, ВЦСПС. Раньше у нас здесь все блесло: автомобили в идеальном состоянии, в административном здании - ни соринки. Не было никакого воровства. Оставляешь документы в машине, там их на следующий день и находишь. Поэтому работали все с удовольствием, хотя и приходилось нам, водителям, непросто. Рабочий день ненормированный, а когда проходит Общее собрание или приезжают делегации - работаешь до упора. Без пятнадцати семь я уже на базе и до двенадцати-часа ночи в пути.

В течение 20 лет я возглавлял профорганизацию своей 2-й элитной автоколонны, куда входили "персональщики" и водители скорых - всего 147 человек, был членом профсоюзного комитета Автобазы. Профсоюз курировал подшефную школу Автобазы в Черемушкинском районе. Обеспечивали ее транспортом, помогали с ремонтом, приглашали детей на наши праздничные мероприятия и просто в гости - для профориентации. В этой школе и мои дочери учились, им было приятно, что папин портрет висит в актовом зале - "Наши шефы".

В общем, есть что вспомнить приятного. Я благодарен судьбе, что попал работать именно сюда. Сегодня многое переменялось. Зарплата уже не та, что прежде. Общественная жизнь почти замерла. Но мой внук, между прочим, до сих пор с удовольствием ходит на концерты, которые на нашей Автобазе устраиваются по праздникам.

АВТОАФОРИЗМЫ

В конце смены водитель записывает в журнал неисправностей: « Машина плохо идет, как будто сзади кто-то держит».

Отчет механиков: «Посмотрели - сзади никого нет».

Из официальной хроники.

Работники ГИБДД решили повысить требовательность к водителям, нарушающим ПДД. В ответ водители приняли решение удовлетворять требования инспекторов только через Сбербанк. Для поиска компромиссов создана согласительная комиссия.

Дороги у нас плохие, зато шлагбаумы хорошие.

Не верь, не бойся, не проси - азы вождения автомобиля в городе Москве.

Я пьяным за руль не сажусь... ну разве что погонять.

Пешеходы бывают двух типов: внимательные и мертвые.

Эстония. Под знаком "Круговое движение" надпись: "Не более трех раз!"

- Какие машины вы выпускаете?
- Мы выпускаем ГАЗы!

Объявление:

Минирование автомобилей от угона! Страховая фирма "Взлёт".

- Когда я умру, похороните меня за рулем моего автомобиля.
- Зачем?
- Не было еще такой ямы, из которой я бы на нем не выбрался.

Если перед тем, как врезаться в дерево на полном ходу, вы начинаете вспоминать, где тормоз, напоследок посмотрите в зеркальце: скорее всего он там.

Заповедь автомобилиста: "Чем больше течет - тем свежее масло."

Идет экзамен по правилам дорожного движения.

Экзаменатор:

- Вот перекресток, тут вы, тут автобус, тут грузовик. Кто проедет первый?
- Таксист.
- Откуда там взялся таксист?!
- Да кто ж знает, откуда эти таксисты берутся...

Выпуск подготовила Надежда Волчкова.

В оформлении номера использованы фотографии

из архива ПО "Академавтотранс" и фото Николая Андрюшова.



Газета Московской региональной
организации профсоюза работников РАН

Свидетельство о регистрации
тер.упр. МПТР России ПИ-№1-00653
от 29 апреля 2002 г.

Редактор Ирина Виноградова

Адрес редакции 117334, Москва, ул. Вавилова, 30/6

Тел.135-55-77, 135-30-32

ispolkom_mos@rambler.ru

<http://www.ras.ru> в разделе "Профсоюз работников РАН"

Газета распространяется бесплатно. Тираж 1000 экз.

Подписано в печать 28.10.2004