

ДОРОГИ ЕГО ЖИЗНИ

ДЕНЬ СВОЕГО 65-летия начальник «Ярдорслужбы» Виктор Гаврилович Воробьев встретил вчера на рабочем месте. Вся его долгая трудовая биография тесно связана с дорогами. Может, потому, что родился Воробьев в бездорожной русской глубинке – селе Ухоловка Ухоловского района Рязанской области. А может, так уж на роду, как говорится, сельское паренка с простецкой «пернатой» фамилией написано. Во всяком случае, как получил в 1957 году Виктор Воробьев диплом об окончании Рязского дорожно-строительного техникума, так с тех пор и не сворачивает с раз и навсегда избранной стези.

Свою трудовую биографию он начал, можно сказать, на «краешке земли»: после техникума работал специалистом-дорожником в Восточно-Казахстанской области. А затем и вовсе угодил на самую южную точку страны: проходил срочную в Кушке. Видно, справный был служака, если за короткий срок сумел подняться до сержанта.

После дембеля сержант СА Воробьев бакнуши не бил и легкой, сытной жизни не искал. Целеустремленный рязанский парень предпочел с нехитрых солдатских харчей не колеблясь перейти на еще более скудный студенческий паек. Быстро пролетели годы учебы в Саратовском политехническом институте. Выпускник факультета «Автомобильные дороги» и на гражданке уверенно зашагал по служебным ступенькам.

В Ярославле начал Воробьев в ССМУ-1 треста «Спецстрой»: мастер, прораб, старший прораб... Благодаря прочным знаниям, большому трудолюбию и редчайшей целеустремленности Виктор Гаврилович вскоре занял должность главного инженера ССМУ-1, в которой пребывал до 1976 года. Затем был назначен на ту же должность, но уже в «Ярославльавтодоре».

Нынешний главный инженер «Ярдорслужбы» Владимир Масленцев, деликатно отодвигая в сторону соображения собственного престижа, весьма лестно отзывается о своем предшественнике:

– Взгляните на карту области, – говорит Владимир Федорович, – и вы увидите, что сегодня Ярославщина опутана густой сетью автодорог – свыше 6500 километров! – с твердым покрытием. А ведь в 1976 году географическое «сердце» нашей области (контур территории и впрямь напоминает сердце – В. П.) довольно слабо подпитывалось малочисленными дорожными артериями. Поэтому бурно развивавшаяся наша промышленность нередко оказывалась в прединфарктном состоянии.

В таком случае можно смело сказать, что Виктор Гаврилович Воробьев, вступив в должность главного четверть века назад, затем в течение многих лет был в своем роде «доктором Айболитом» для бездорожной в то время территории Ярославской области. Причем «доктор» Воробьев не

только лечил-ремонтировал дороги, но и очень много строил заново. Практически вдвое (с 3000 до 6500 км) увеличилась при нем протяженность добротных дорог. Именно этот период был, пожалуй, самым плодотворным в биографии Воробьева. Наконец-то инженер-автотодорожник смог в полной мере применить знания, воплотить в жизнь предварительные сконструированные в его инженерной голове проекты, которые оказались созвучны тому времени. Как говорится, как нельзя к месту пришлось только что продекларированная Программа развития Нечерноземья. Область в то время, можно сказать, была «непроходимой». Нередко даже до центральных колхозных контор приходилось добираться где «конной тягой», а чаще на своих двоих. Из старинного, густонаселенного села Закобякина, где было крупное сельхозпроизводство, средняя школа, молоко в начале семидесятых еще вывозили... вертолетами. Заголовок районной Пошехонской газеты тех лет «Улетел самолет с яйцами» свидетельствовал лишь, что только таким макаром диетический продукт из глубинки можно было доставить до адресата в свежем виде.

– Надо было видеть, с каким азартом, истинным профессиональным рвением начал осуществлять тогда ту самую Программу Воробьев, – говорит нынешний председатель профкома Игорь Стратилатов, также вете-

ран Автодора. – По сути дела при нем и началось капитальное освоение той же Любимской зоны. Ведь нынешней прямой дороги Ярославль – Вятское – Середа – Закобякино – Любим тогда и в помине не было.

По свидетельству сослуживцев Воробьева, «он эту трассу – Ярославль – Любим в ходе строительства всю пешком, да не по одному разу, туда и обратно прошагал». Программу-то провозгласили. Но, как всегда у нас, «деталей» не учли. Достаточно сказать, что в области на то время было всего три асфальтобетонных завода. Да и те в Ярославле. Виктор Воробьев, как главный инженер, в то время убедил кого следует, можно сказать, даже «пробил» идею строительства сети АБЗ в районах области. В этом его огромная заслуга.

И еще: он постарался поставить заслон распространенной в те годы практике, когда дороги по разнарядке, по «графику» строили то один, то другой завод или... фабрика игрушек. Виктор Гаврилович постарался тогда огрადить дорожную отрасль от этой игрушечной затеи. Он настоял, чтобы дороги строили те, кто это действительно умеет делать профессионально. Другое дело, соглашался главный инженер Автодора, если тот же ЯМЗ поможет дорожникам построить, скажем, новый АБЗ.

Теперь таких заводов в каждом районе по несколько штук. Именно благодаря широкой сети АБЗ в

области на сегодняшний день соединены асфальтовыми дорогами практически все центральные усадьбы сельхозпредприятий, крупные поселки, не говоря уже о райцентрах. Более того, за эти годы наша область получила благодаря первоклассным дорогам выходы в соседние регионы: в Костромскую (через Буй), Вологодскую, Тверскую, Владимирскую области. Сегодня мы можем, например, из райцентра Углич, минуя Ярославль, добраться до Санкт-Петербурга.

Особо надо подчеркнуть роль «Ярдорслужбы» и, в частности, Воробьева в бытность его главным инженером в преобразовании так называемой Масловской Низины (это болотистая местность от Углича и Мышкина к востоку в сторону Некоузского района). Это сейчас Масловская Низина буквально испещрена дорогами, проложенными... по болотам. А ведь сначала даже бывалые строители скептически отнеслись к доселе невиданному способу освоения болота: на зыбкую поверхность раскатывался белый широкий ковер из специальной ткани, которая буквально приколочивалась 250-миллиметровыми гвоздями к грунту. А сверху накладывалась обычная дорожная подушка. Со временем синтетический ковер выполнял роль не только надежного дренажа, но и прочной арматуры, крепежа дорожного полотна.

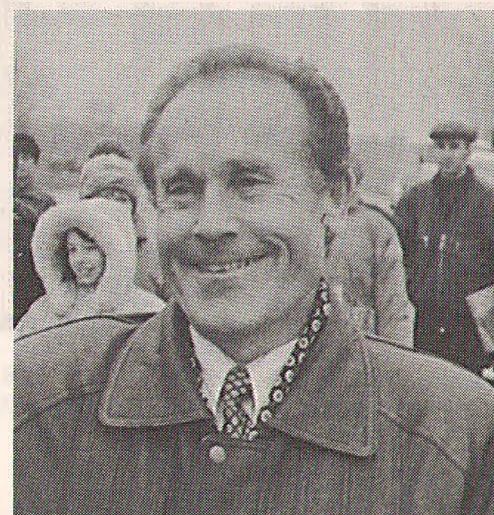
А еще на «совести» Воробьева – освоение в промышленных объемах совместно с НПЗ кислых гудронов для нужд дорожного строительства, за что он был удостоен Золотой медали ВДНХ.

В 1990 году Виктор Воробьев возглавил ГУ «Ярдорслужба». В этой должности он проработал до 2001 года. Бывшие коллеги по работе отзываются о Викторе Гавриловиче как о трудоголике. На работу начальник приходил, как правило, первым, а уходил последним. Не терпел многолюдных собраний (когда говорят много и в то же время ни о чем), а любил конкретные «штабы», устраиваемые на конкретном строящемся участке. Чтобы иметь возможность и право лично высказать прорабу, рабочему свои претензии или дать квалифицированный совет.

В общении с людьми Воробьев строг, требователен. Но не мстителен, не злопамятен.

– Добрый человек, но не добренький, – так его характеризует нынешний главный инженер «Ярдорслужбы» Владимир Масленцев.

Мастером спорта, как его старший сын Игорь, Виктор Гаврилович не стал, но при случае может с азартом поиграть с товарищами в волейбол. Одна важная черта: за праздничным столом в родном коллективе заслуженный строитель России Виктор Воробь-



ев, труд которого отмечен семью правительственными наградами, никогда не брал на себя роль солиста. Но в общем хоре он любит попеть близкие его сердцу песни. Оба его сына, Игорь и Юрий, получили высшее образование. Как и отец, выбрали производственную стезю. И характер у того и другого – отцовский.

Отменный семьянин, Виктор Гаврилович внимательно ухаживает за прихворнувшей женой, за двоих «пашет» на скромной даче. Собственно, он, истинный рыцарь дорожных трасс, всю свою сознательную жизнь пашет. Словом, серьезная, исключительно полезная для общества птица этот Воробьев.

С днем рождения вас, Виктор Гаврилович!

Валерий ПРОХОРОВ,
по поручению Ассоциации подрядных дорожных предприятий Ярославской области.