



# МЕТКИ ЖИЗНИ ВЛАДИМИРА ОВСЯННИКОВА

**Каждый рабочий день у Владимира Овсянникова начинается почти одинаково. Подъем в начале шестого, душ, завтрак и в дорогу. В половине седьмого он уже на объекте. Никаких планерок не проводит, вместе с мастерами обходит каждый участок, проверяет, что выполнено из намеченного вечером. Если что-то не успели, то вносит изменения в график. У него принцип такой, что, не завершив одно дело, нельзя приниматься за другое. День занят от и до. Прошло время, когда сам порой садился за рычаги дорожной техники, хотя иногда и вспомнит молодость. Сейчас другие заботы. Надо проследить, чтобы отлаженный механизм строительства не давал сбоев: стройматериалы доставлялись вовремя и в нужном количестве, субподрядчики успевали выполнить запланированные работы. Ведь на дороге все взаимосвязано. Как только одна бригада заканчивает работу, тут же другая должна приниматься за дело.**

Контроль качества тоже входит в его обязанности. Иногда задерживается на каком-либо участке, советует, что и как лучше выполнить. Вечером вновь постановка задач. И так изо дня в день, пока дорога не будет сдана в эксплуатацию. А там уже по плану другой объект, надо ехать, начинать все с нуля.

У представителей каждой профессии есть свои метки жизни, которые определяют его становление. У журналистов, это могут быть статьи, которые вызвали большой резонанс в обществе или помогли решить какую-либо проблему. Врачи, наверняка, запоминают своих больных, которых они вытащили буквально с того света. Учителя могут поведать об учениках, добившихся наибольших высот. Владимир Овсянников – не исключение из этого правила. Метки его жизни – это построенные и отремонтированные им дороги, о которых он может говорить долго. Порой жалеет, что не завел в свое время дневник. Потому что за 33 года работы дорожником, столько построил, что и не помнит все «свои» дороги, разбросанные по всему северо-западу страны.

Стезю дорожника Владимир Викторович, можно сказать, выбрал случайно. Так уж получилось, что когда после школы поехал поступать в Петрозаводский транспортный техникум, то из трех факультетов, ему понравился автодорожный.

– Там еще инженеров-механиков готовили, мог бы и туда пойти, но интереса большого не было, – рассказывает Владимир Викторович. – Ведь молодой тогда был, вот я и подумал, что по окончании стану водителем. А права у меня к этому времени были, я их еще в школе получил. Свой мотоцикл был. Поэтому меня больше привлекла профессия дорожника. При том, когда вернулся домой в Калевалу, где

я родился и вырос, то домашние сказали, что правильно сделал, мол, дороги будут строить всегда, так что без куска хлеба не останешься.

Но закончить учебу одним махом у Владимира не получилось – призвали в армию. И отправили в ГСВГ (Группу советских войск в Германии). Службу проходил в десантной части. Даже ему, с детства привыкшему к труду, в первое время было нелегко привыкать к нагрузкам. Шутка ли, утренняя зарядка продолжалась обычно час сорок минут. В среднем за месяц должны были пробегать кроссы и марш-броски не менее 800 километров. Возьмем калькулятор и посчитаем, получается, что в день около 27 км. Сам я бывший военный, поэтому не понаслышке знаю службу десантников. В советские времена, впрочем, и сейчас, уровень боеготовности десантников считался самым высоким. Не случайно, везде, где горячо, первой прибывала именно «крылатая» пехота. Потому и спрос с них, к их боевой подготовке был особым. Особенно в ГСВГ, которая считалась передовой линией, разделяющей нас с НАТО.

Армия помогла Владимиру закалить характер. Самостоятельности прибавилось, научился терпеть, как бы трудно ни было.

Как тогда было принято говорить, выполнив свой воинский долг перед Родиной, он вернулся в Петрозаводск и, подготовившись, экстерном сдал экзамены за второй курс. А ведь мог бы и не торопиться, дать себе слабину, отдохнуть после службы. Но не захотел терять время. И после экзамена сразу отправился на производственную практику, которую он проходил в Олонецком ДРСУ.

Как он учился, Владимир Викторович мне не рассказывал. Но ответ на этот вопрос я узнал из его же слов, когда он, рассказывая о распределении выпускников после окончания техникума, сказал: «Всех по местным предприятиям раскидали, а лучших 8 человек отправили в Питер. И меня в том числе».

Так он оказался в строительном управлении №3 АОЗТ «Лендорстрой», самой крупной на северо-западе дорожно-строительной организации страны, где, 21 апреля 1983 года (эту дату помнит до сих

пор), начал свою трудовую деятельность. Начинать с помощника мастера, и постепенно рос, проходя одну ступень за другой: мастер, прораб, начальник участка. Предлагали даже должность главного инженера на одном из предприятий. Овсянников хотел было перейти, но потом передумал.

– Я бы «потянул» должность главного инженера, опыта хватало, – разъясняет он свой отказ. – Только там отказались жильем обеспечивать. А у меня семья, дети... Куда с ними, опять по съемным квартирам мотаться? А с другой стороны подумал, что еще молодой, успею на высоких должностях поработать.

– И что, не жалеете сейчас, что тогда отказались?

– Нет, – отвечает он уверенно. – Вообще, считаю, что жизнь у меня сложилась хорошо, дай Бог каждому. Говорят же, все что ни делается, все к лучшему.

Наверняка, Овсянников никогда бы не покинул ставший родным Лендорстрой, где он отработал 12 лет. Человек он степенный, ему важна стабильность. Но 90-е внесли свои коррективы. Крепкое предприятие стало постепенно разваливаться. В те годы многое решала личность руководителя. Кто сумел перестроиться, приспособиться к новому укладу, к новым правилам игры, те выживали и даже шли в гору. Но не всем это было дано. Многие продолжали работать по старинке, надеясь, что государство поможет, не даст пропасть. Но не тут-то было.

– Я видел, что Лендорстрой долго не протянет, – вспоминает Овсянников. – Объемы работ падали. Новых объектов не было. Руководство пыталось что-то делать, но выправить ситуацию у них не получилось. К тому же, ввели уравниловку. У нас же бригадный подряд был, так вот, как бы мы ни работали, всем платили одинаково. Никакого стимула не осталось! Я долго думал, как дальше быть? Честно скажу, уходить не хотелось, все-таки привык, всех вокруг знаешь. Да и уважение за 12 лет я там заслужил, не буду скромничать, скажу, что ценили меня. А переход на новое место всегда таит риски. Сразу возникают вопросы: сработаешься ли с начальством, с коллективом? Понравится ли их







порядок тебе? Тут много нюансов. Но я решился, потому что дальше тянуть было некуда.

Владимир Викторович уже тогда собирался в ЗАО «ВАД», была даже договоренность. Но возникли кое-какие сложности, потому ему предложили пока место в ЗАО «Ювенал», которое являлось партнером «ВАДа». Два года на новом месте пролетели быстро. А в 1997 году он был принят на работу в ЗАО «ВАД», на должность прораба. И здесь он пришелся ко двору.

Компания уже в те годы была лидером по внедрению передовых технологий, новых материалов и техники.

– Работать было интересно, – вновь вспоминает те годы Владимир Овсянников. – Помню, когда первый асфальтоукладчик Vogele привезли на станцию Репино. Виктор Павлович (Виктор Перевалов, заместитель генерального директора ЗАО «ВАД») сам руководил его сборкой. Нам тогда все в новинку было, особенно впечатляла 8-метровая плита. А испытали ее на дороге Зеленогорск – Солнечная. Радовались и удивлялись, насколько качество высокое. И фрезу мы первые купили. Ни у кого тогда

не было, а мы занимались фрезерованием, снимали верхний слой дорожной одежды.

Владимир Викторович рассказывает о конце 90-х годов. А ведь многие предприятия эту технологию начали применять лет 10 спустя, когда такое требование спустили «сверху».

В первое время в ВАДе Овсянников занимался текущим ремонтом. Проекты на этот вид работ не разрабатываются, поэтому прорабу приходилось самому заниматься съемкой местности и расчетами. Вечерами, а то, прихватив и часть ночи, он готовил рабочую документацию, по сути, тот же проект ремонтируемого участка. Зачастую, оставался на объекте, благо жена, тоже дорожница, понимала его заботы.

Со временем география работ расширилась. Владимир Викторович был одним из «первооткрывателей» Карелии. Именно ему с подчиненными было поручено строительство участка региональной автодороги, протяженностью 5 километров. С задачей справились успешно, продемонстрировав местным дорожникам и четкую организацию труда, и новые технологии. Именно эта дорога стала своего рода визитной карточкой ЗАО «ВАД» в регионе. Благодаря высокому качеству работ, компания завоевала авторитет у администрации Республики Карелия.

С каждым новым объектом росло и доверие к Владимиру Овсянникову. Как грамотного специалиста и умелого организатора его стали направлять на самые сложные участки.

– Вызывает однажды Виктор Павлович и говорит: «Собирайся, поедешь на вологодскую дорогу. Там что-то затягивают работы, из графика выбиваются», – рассказывает Овсянников. – А мне что собираться-то, кинул вещи в сумку и поехал. Действительно, были сложности с организацией работ. Пришлось впрячься, взять командование на себя. Успели все вовремя, сдали объект в срок.

И таких «пожарных» командировок у Владимира Викторовича не счесть. Как-то раз даже из санатория вызвали. Отправили в Калининград на три недельки. Сказали, что потом предоставят время отдохнуть. Но вместо трех недель, Овсянникову пришлось задержаться на объекте 4 месяца

– Мы в Калининграде первую очередь кольцевой строили, – продолжает Владимир Викторович. – Проехал по объекту и чувствую, беда! Из 16 мостов 13 не готовы! Кое-где начаты работы,



а на большинстве даже и не приступали. А сроки поджимают. Надо срочно что-то делать. Собрались вместе с субподрядчиками, которые мосты строили, и график работ составили. Я им открыто сказал, что терпеть их расхлябанности не буду, если не справляются, будут штрафы платить. И покоя им не давал, от одного моста к другому переходил, днем и ночью контролировал, если надо заставлял переделывать. 4 месяца в таком режиме работал. И когда понял, что дело пошло, и объект сдадим в срок, только тогда уехал оттуда.

Поделился Владимир Викторович и другой интересной историей, которая произошла в ходе реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) военного аэродрома в Левашово. Командующий воздушной армией лично контролировал ход работ, требовал, чтобы все было выполнено качественно. Как-то раз, во время очередной проверки, Овсянников попросил генерала не волноваться, сказал, что после окончания работ, командующий может проехать по ВПП со стаканом воды на торпеде машины.

– И что тогда? – строго спросил генерал.

– Не прольется ни капли воды, – ответил Овсянников.

Командующий не забыл об этом разговоре, в день приема, проехал по полосе. После чего, выйдя из машины, пожал руку и поблагодарил за отличную работу.

ЗАО «ВАД» – своеобразная палочка-выручалочка в Северо-западном регионе. Компании обычно поручают работы, с которой другие предприятия не справятся. Так было и со строительством «президентской трассы» от аэропорта Пулково до КАД вокруг Санкт-Петербурга.

– Сама по себе дорога трудностей не представляла, но ответственность давила, – говорит Владимир Овсянников. – Надо было успеть завершить работы до начала саммита двадцатки. Времени было в обрез, трудились днем и ночью. Сложность заключалась в том, что на этой территории проходили бои во время Великой Отечественной войны. Прихо-

дилось сначала проверять маршрут, потом уже начинать работы. Много там чего нашли, и оружие, и боеприпасы. Представляете, на территории аэродрома авиационную бомбу обнаружили! Никто даже подумать не мог, ведь столько лет прошло после войны. Дорогу мы построили в срок. По ней потом и наш президент, и все гости, приехавшие на саммит, в город добирались.

Подобных историй Владимир Викторович может рассказать много. Ведь у каждой трассы своя «биография», которая полна случайностей. Это только на первый взгляд, строительство дороги устоявшийся технологический процесс, который копируется с одного объекта на другой. На самом деле, везде есть нюансы. Взять ту же геологию, которая может меняться порой через каждые сто метров. В одном месте может быть почва болотистая, в другом – скалистая, в третьем – глинистая. И на каждом участке работу надо выстраивать с учетом геологических особенностей местности.

– Самое главное при строительстве – это устройство дорожной одежды, – отмечает Овсянников. – От этого зависит все: качество, долговечность, трещиностойкость и другие параметры. А укладка асфальта – это видимая и, могу сказать, самая легкая часть нашей работы. Если основание прочное и выполнено как положено, в соответствии с проектом и нормативами, то такая дорога будет служить долго.

Когда я поинтересовался какой у него характер, Владимир Викторович, улыбнувшись, ответил:

– Напишите, что я вредный. Требовательный я очень, не могу терпеть, когда вижу, что кто-то «включает дурачка». Мама мне все время говорит, что нельзя так отдаваться работе, надо и о себе думать. А я же по-другому не умею. И других воспитываю также, чтобы трудились с полной самоотдачей. Мне предлагали высокие должности, кабинет в офисе. Но я на земле хочу работать, хочу строить. Это мне интересно, это мое! ■

**Комил ЖАБАРРОВ**

**От редакции:**

**Этот год стал знаменательным для Владимира Овсянникова. В ноябре ему исполнилось 55 лет.**

**А чуть раньше он был признан победителем отраслевого конкурса «Дороги-2015» в номинации «Лучший организатор производства».**

**Коллектив редакции журнала «Дороги и транспорт» искренне поздравляет Владимира Викторовича с юбилеем и высокой наградой! Желаем Вам здоровья, счастья, семейного благополучия!**

**Пусть дороги будут всегда с Вами!**

