

ШАХМАТНЫЕ ФИГУРЫ ВАСИЛИАДИ

«...оставь свой след, свою построенную дорогу»

Владимир Василяди

Своему делу герой нашего очерка отдал не полвека, а несоизмеримо больше, поскольку жизненный путь не измерить годами. Его вехи – это то, что остается после тебя. За плечами Владимира Василяди – его объекты, по которым можно изучать историю транспортной инфраструктуры СССР и России со всем ее «рельефом». Почти полвека, реконструируя и строя аэродромы, порты, федеральные дороги, он шел на прорыв, умудряясь выполнять практически невыполнимые задачи. Владимир Георгиевич помнит практически каждый день этих эпохальных строек, потому что остался верен любимой профессии, хотя и в его жизни, как и в отрасли, были кризисы и подъемы.



ПУТЬ НА МАНАС

Любая биография начинается с даты и места рождения – Владимир Василяди родился в украинском Бердянске 30 сентября 1952 года, на пороге эпохальных советских строек. Получил среднее образование в городе Фрунзе, столице Киргизии, а ныне Бишкеке, куда переехал с родителями. Спортивный и разносторонний мальчик с детства мечтал увидеть мир и получить такую профессию, чтобы не протирать штаны в кабинетах, а работать на свежем воздухе. Тем более, что отец – энергетик, всю жизнь строил ГЭСы в Киргизии, а мамина профессия инженера лесного хозяйства тоже была близка к природе.

Закончив Фрунзенский политехнический университет и получив диплом с отличием инженера путей сообщения, молодой специалист в 1974 году попал в мощную организацию – УС-16 Главдорстрой Минтрансстрой СССР. Это-и везение, и результат

упорного труда-еще студентом Василяди 4 года работал в кафедральной лаборатории-испытывал асфальтобетон и цементобетон, даже написал дипломную работу «Строительство автодороги с цементобетонным покрытием в горной местности». Для того времени это было в СССР ноу-хау. А председателем госкомиссии на защите был руководитель УС 16 Главдорстрой Минтрансстрой СССР Майоров М. В., и так диплом его впечатлил, что он предложил заведующему кафедрой: «Этого парня давай распределяй ко мне». Управление в то время начинало строить новый аэропорт Манас в столице Киргизии.

Стройка аэропорта в 23 км от Фрунзе стала «первой ласточкой» молодого специалиста. Город разросся и в 1973 году в чистом поле начали строить новую воздушную гавань. Василяди отправили в карьер-добывать щебень для бетона. В апреле дорожники уложили первый куб цементобетона,

ВЛАДИМИР ВАСИЛИАДИ:



ТЫ ПРИХОДИШЬ НА НОВОЕ МЕСТО, ГДЕ ЕЩЕ НИЧЕГО НЕТ. А ПОСЛЕ ТЕБЯ ОСТАЕТСЯ СООРУЖЕНИЕ, ПОСТРОЕННОЕ НА ВЕКА. ИЛИ ДОРОГА, ПО КОТОРОЙ ТОЛЬКО НАЧАЛИ ЕЗДИТЬ ЛЮДИ, А КАЖЕТСЯ, ЧТО ТАК БЫЛО ВСЕГДА»

а уже через полгода председатель Совета министров СССР Алексей Косыгин приземлился на новую ВВП для участия в торжествах, посвящённых 50-летию республики.

Потом был аэропорт Тамчи, который сделали международным, порт в г. Рыбачье, трасса «Пржевальск-Иньльчек».

Затем 7,5 лет проработал в Восточном Казахстане, где особо памятна автодорога «Свинчатка-Канай-Кала-Джурга». За несколько лет Владимир Георгиевич прошел путь от прораба до начальника ПТО СУ-946 УС-16 Главдорстроя, затем, вернувшись в Киргизию, и отучившись на двухмесячных курсах резерва Министра Трансстроя СССР, был назначен заместителем начальника СУ-875УС-16 для строительства автодороги «Джалал-Абад-Казарман». И всегда с большой теплотой отзывался о своих первых учителях-опытнейших транспортных строителях-Иване Трухине и Валерии Богданове, с которыми он «взял» свои первые высоты.

КИРГИЗСКИЙ КЛОНДАЙК

Рассказать о всех объектах Почетного транспортного строителя в небольшом очерке не представляется возможным, но особо нашему герою запомнилось строительство трассы «Джалал-Абад – Казарман» в Киргизской ССР, где он отработал 15 лет. Дело в том, что около села Казарман нашли крупное месторождение золота высочайшей пробы, начали строить золоторудный комбинат «Макмал», куда нужно было привезти, как минимум 25 тысяч кубометров известня для технологии при добыче золота и плюс 100 тысяч тонн угля для отопления предприятий и населения, и овощи и фрукты из Ферганской долины. По объездной трассе до комбината-1,5 тысяч км, а через горы-всего 150 км. Но будущий киргизский Клондайк и Джалал-Абад разделял самый снежный перевал в Средней Азии – на высоте 3200 метров над уровнем моря. И загнать туда технику можно было лишь с июля по октябрь, поскольку этот перевал-самое



снежное место Средней Азии-за сезон выпадало до 10 метров снега. Трассу поделили на участки, местным подрядчикам достались участки попроще, а коллективу СУ-875 УС-16 Главдорстроя Минтрансстроя, которым руководил Владимир Василиади, достался самый сложный 10 км-й участок с перевалом, на котором за 2 года предшественники осилили лишь пару км. До конца 1986 года нужно было пройти остальные. Объект был включен в перечень основных направлений и ход работ контролировали на самом высоком уровне.

«Работать мы начали только 30 июня-до лета опоры ЛЭП на перевале были завалены снегом на треть. Но сдать участок до холодов нужно было любой ценой. Никто не верил, что это вообще возможно. Работы шли весь световой день с 5 утра до 10 вечера, так как работать в тёмное время суток в горной местности запрещено. В среднем за световой день проходили по 200 метров в сутки. Следом шли взрывники. К ноябрю горная дорога через перевал была пробита и обеспечен проезд на Казарман. Мне выписали премию в размере двойного оклада. До сих пор ее получаю, -смеется Владимир Георгиевич.-Но, вы знаете, ведь объекты запоминаются не тем, сколько ты за них получил, а тем, сколько ты им отдал».

БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ ПУТИНА

Еще один знаковый объект в судьбе нашего героя и России-реконструкция аэропорта «Пулково» в Санкт-Петербурге, поскольку после развала СССР долго ничего не строили, особенно в аэропортовой инфраструктуре. Наша страна готовилась к саммиту

Владимир Василиади с 1974 года участвовал в строительстве более чем 30 крупных объектов



Большой Восьмёрки и нужно было срочно решить вопрос с генподрядчиком, причем финансирование не предполагалось, только после сдачи. 14 июня 2005 года министр транспорта Игорь Левитин собрал совещание в «Пулково» и все претенденты отказались, только глава «Инжтрансстроя» Ефим Басин отреагировал: «Мы берем объект». Сразу подписали рамочный договор, определились субподрядчики, передислоцировали технику и людей, Василиади назначили руководителем штаба. А руководителем проекта реконструкции был Борис Сакун, который сейчас возглавляет ООО «РСК».

Через две недели первый куб бетона лег на полосу, за три с половиной месяца было уложено более 200 тысяч кубометров покрытия, последний куб 16 октября. Многие не верили, что успеют до заморозков, но погода была как по заказу – температура +8°, солнце. Зимой реконструкцию завершили-поменяли электрику, ливневую канализацию, светосигнальное и радиотехническое оборудование, и в июле 2006 года спецрейсы с зарубежными гостями при-



землились в «Пулково». За эту стройку Василиади получил Благодарственное письмо от имени Президента РФ Владимира Путина.

«Я пришел в профессию в самый рассвет советского дорожного строительства, когда все было распланировано и расписано по полочкам. Плановая система была надежным механизмом, и мощное профильное министерство стабильно работало на результат – за 50 лет существования там сменилось всего три руководителя. Было централизованное снабжение, все выделялось строго по графику – битум, щебень, песок, металл, техника. Безусловно, технологии и машины были отечественные, но мы справлялись. Затем, когда начали строить БАМ, началась экспансия зарубежных, сначала японских и немецких машин Россия сильно отстала в производстве высокотехнологичной техники, нужно наверстывать упущенное. При рыночных отношениях все резко поменялось, были приняты другие схемы управления. В 1989 году уехал в Орел, в трест «Орёлдорстрой», работал по программе «Дороги Нечерноземья» сначала в качестве начальника ПДО ОАО «Орелдорстрой», а позднее – директора строительного управления № 828. Строили мы не только в Орловской, но и в Курской областях» – рассказывает Василиади.

А в целом дорожную отрасль удержал на плаву мегапроект МКАД, инициированный столичным мэром Москвы Юрием Лужковым. Наш герой с 1996 по 2015 год участвовал в строительстве многих современных магистралей, в том числе в команде инжиниринговой корпорации «Трансстрой»: обход города Сочи и Новоси-

бирска, М-7 «Москва-Нижний Новгород», М-3 «Украина», М-1 «Беларусь», Тула-Новомосковск, ЦКАД, М-11 «Москва-Санкт-Петербург».

КРЕПКИЙ ТЫЛ

Разговаривая с человеком, который курировал знаковые объекты и может многое рассказать о реконструкции и строительстве аэропортов, в том числе Манаса, Тамчи, Благовещенска, Геленджика, «Пулково» в Санкт-Петербурге, Сочи, Шереметьево-2, Хотилово, Домодедово, Кневичи, «Платов» в Ростове-на-Дону. Хотелось узнать, что помогало ему выдержать все испытания. «Я никогда не боялся брать ответственность на себя, верил в свои силы и профессионализм, своим примером мог мотивировать людей. Я же вместе с ними жил в вагончиках, умел многое сам, даже научился водить любые машины – самосвалы, водовозки, экскаваторы, бульдозеры... Работать на грейдере было сложнее всего», – отметил Василиади.

Безусловно, труднее всего было держать дисциплину, например, не допустить пьянства, прогулов. «С этим было очень жестко. Особенно, когда я приехал из Киргизии – продолжил тему Василиади. Я же в молодости носил усы, и ребята шушукались, мол, что это нам за Сталина прислали, не дает жить спокойно. Я отвечал: «И не дам!» И не дал. У нас было самое маленькое по количеству персонала стройуправление, но самая большая зарплата. Все качественно работали, сдавали объекты в срок. И помогали друг другу. Когда на МКАДе работали, я первым сдал свой участок. Поэтому



меня Арутюнов В. С. и взял к себе в ОАО «Центродорстрой». Я первый из периферии попал в команду, куда брали только своих, кто заканчивал МАДИ. А тут парень из Орла. А в 2015 году, пошел к Сакуну Б. В. в «Трансстроймеханизацию», где курировал и прессу. В 2016 году он меня отправил в Ростов-на-Дону на строительство аэропорта «Платов», который планировался к сдаче в эксплуатацию к чемпионату мира по футболу 2018 года. Это был очень ответственный объект-первый на постсоветском пространстве аэропорт, построенный с нуля». Владимир Георгиевич был заместителем руководителя проекта, курировал строительство систем энергообеспечения, аэронавигационного и метеоборудования, пусконаладочные работы светосигнального оборудования и систем посадки, при этом не забывал про свою общественную нагрузку-работал с прессой и телевидением, организовывал общественные мероприятия. Например, как ответственный от «ТСМ», первый в России авиационный марафон в «Платове», собравший 3 тысячи зрителей и 2 тысячи участников из 80 городов РФ.

Человека может удержать на плаву не только характер, но и семья. Жены дорожников, как и военных, вместе с мужьями терпят трудности кочевой жизни, воспитывают детей, когда мужья месяцами пропадают на далеких труднодоступных стройках. У Владимира Георгиевича два сына Георгий, Владимир и дочь Марина. Сейчас старшему 23 года, младшему Володе 21 год, а дочке Марине 12 лет.

«Мои дети знают, каким трудом даются дороги, и свою дорогу пусть выбирают сами, – считает Владимир Георгиевич. Старший окончил МИИТ. Младший сын выбрал гражданское строительство, окончил МГСУ и поступил в магистратуру. Дочка учится в 7 классе, любит точные науки, участвует в олимпиадах по математике и биологии, играет со мной в шашки и нарды, присматривается к шахматам».

ШАХМАТЫ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Стоит отметить, что Василиади-КМС по шахматам. Его отец был судьей Всесоюзной категории и сына с раннего детства приобщил к этому виду спорта. Шахматы – это любовь Владимира Георгиевича на всю жизнь. Он гордится дружбой

с великими шахматистами, например, Борисом Спасским-десятым чемпионом мира, Марком Таймановым, Юрием Авербахом, Ноной Гаприндашвили. Эти навыки помогали ему и в принятии производственных решений, поскольку сначала нужно выстроить стратегию, обдумать логистику и оперативно решать все вопросы. С удовольствием наш герой общается с Никитой Симоняном, Олегом Романцевым, Георгием Ярцевым, Ринатом Дасаевым, посещая мероприятие «Негаснущие звезды», где собираются ветераны футбольных команд Москвы. У этого человека с открытой душой много друзей, в том числе и среди уважаемых коллег: начальник Главдorstроя Виктор Субботин, заместитель начальника Главдorstроя Виталий Мороз, бывший министр транспортного строительства Владимир Брежнев, глава «Инжтрансстрой» Ефим Басин и многие другие достойные люди, настоящие профессионалы, на которых держалось транспортное строительство.

«Я с большой теплотой вспоминаю людей, с которыми сотрудничал. Многих, к сожалению, с нами нет. Еще работая в корпорации «Трансстрой» я завел такое правило – поздравлять всех с юбилеями, памяtnыми датами». Им есть что обсудить и повспоминать... Ведь когда Василиади строил «М-11», он был уверен, что в его жизни будут еще серьезные стройки. И силы есть, и желание, и опыт, и награды-знаки «Строительная Слава», «За заслуги перед транспортным строительством» Благодарственное письмо Президента России. Но судьба порой заставляет менять траекторию, и Василиади сегодня работает в отделе внутреннего аудита Управления ремонта и капитального строительства г. Москвы.

«Себе я хочу пожелать здоровья-в прошлом году очень тяжело переболел ковидом. А пожить еще надо-детей на ноги поднять, особенно младшенькую-выучить ее, замуж выдать, внуков поняnчить. Пока я востребован-хочу приносить пользу, передавать опыт. Я стараюсь жить с сократовским девизом: «Всего на всех никогда не хватит. Но никогда не должна быть дефицитом справедливость». Это правило универсально для всех, где ты можешь оставить свой след, свою построенную дорогу».