



Самарская организация
 Союза художников
 отмечает 75-летие
 тремя выставками **стр. 8**

курс валют сегодня | \$ 32.97 | € 40.53 | погода на завтра gismeteo.ru | День | +35 | ясно ветер Ю-В, 3 м/с | давление 746 влажность 24% | Ночь | +21 | ясно ветер В, 2 м/с | давление 749 влажность 55%



Возвращайся, «Антошка»!

Знаменитый самолет может вновь
 «приземлиться» в парке имени Гагарина **стр. 3**

Михаил ПОГОСЯН
 президент
 Объединенной
 авиационной
 корпорации:



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ОБ АВИАСТРОЕНИИ

- Я не могу вам сказать, что мы за 10 лет догоним «Боинг» и «Эйрбас» и выйдем на обороты \$50-60 млрд. Я реалист и не знаю, как этого добиться. Но достичь объемов в \$20 млрд к 2020 году, и \$30 млрд к 2030 году, одновременно заняв место в тройке мировых лидеров, - вполне реально. **стр. 4**

ПЕРСПЕКТИВЫ

Космос акционируют

«ЦСКБ-Прогресс» войдет в новый холдинг

Сергей ТАТАРЕНКОВ

Реформа российской космической отрасли, о которой не так давно объявило Федеральное космическое агентство, похоже, начинает воплощаться в жизнь.

Напомним, что 7 мая тогда еще Президент РФ Дмитрий Медведев подписал Указ об акционировании государственных предприятий вышеназванной отрасли, в том числе и самарского ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», а сегодня проект реорганизации космических активов государства будет внесен на рассмотрение Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ. Старт же реформе должен дать Владимир Путин.

Ожидается, что после преобразования из ФГУП в ОАО «ЦСКБ-Прогресс»

войдет в состав холдинга ОАО «Российская ракетно-космическая корпорация». Кроме самарского гиганта здесь будут сосредоточены активы столичного центра им. Хруничева, ОАО «Красмаш» (Красноярск), КБ «Арсенал» (Санкт-Петербург), КБ МАРС (Москва) и Научно-производственного центра автоматики и приборостроения им. Пилюгина (Москва).

Всего, как предполагает Роскосмос, предприятия отрасли, прошедшие акционирование, разделят на семь интегрированных структур. Цель этой реформы - максимально загрузить все предприятия ракетно-космического комплекса и исключить дублирование серийных изделий на разных производствах.

АКТУАЛЬНО

Должен? Заплати!

Управляющая компания проводит рейды по неплательщикам

Лариса ДЯДЯКИНА

Долг самарцев за услуги ЖКХ стабильно растет. «СГ» не раз писала о вариантах работы УК с неплательщиками. Все начинается с предупреждений и убеждений, а заканчивается судом и арестом имущества. Долги неплательщиков складываются в миллионы, которые могли бы пойти на ремонт подъездов или на основательную подготовку к отопительному сезону.

На днях корреспонденты «СГ» отправились в рейд по неплательщикам. В компанию нас взяли специалисты отдела по работе с дебиторами УК «Альтернатива» Ирина Кирцина и Любовь Гушина, а также главный специалист отдела по ЖКХ и благоустройству администрации Самарского района Александр Федоров. По этическим соображениям мы не называем точных адресов и имен.

«А МОЖЕТ, ВАС ПОСЛАТЬ?»

На часах 18.15. Первый адрес - один из домов на ул. Степана Разина. Александр Федоров стучится в квартиру на первом этаже. Дверь приоткрывается, но выходить жилец не хочет. «Вот у вас долг больше восьми тысяч. Почему не платите?» - спрашивает Федоров. «Мне зарплату задержали. Скоро заплачу», - спокойно обещает мужчина. Проверяющих это устраивает, да и причина весома, с каждым может случиться.

Поднимаемся на второй этаж. Там нас встречает женщина и исчезает в квартире. Тут же выскакивает ее супруг. Он хмурится через очки, возмущенно спрашивает: «Вы кто такие?» и требует показать документы. «Ну и что, что долг?» - почти кричит он. «Хотелось бы узнать причину», - говорит Федоров. Мужчина приходит в ярость, пытается схватить объектив фотоаппарата с криками: «Вы что делаете? Вы мне денег в конце концов предложили за съемку? Да, вот такая я важная персона!»

Выходит супруга. Мужчина, будто издеваясь, пересказывает ей: «Они пришли разъяснительную работу проводить! А я буду в ответ проводить». Он рассказывает: есть решение суда, которое признало: в 2011 году УК «Альтернатива» управляла их домом незаконно. Поэтому они просят у компании перерасчет, а получают только квитанции с долгами. Понятно, почему жильцы так бурно реагируют на наш приход.

«Что вы сюда тогда пришли?» - ругается супруга. - Мы здесь все юристы, свои права знаем». «Не кричи, - успокаивает ее муж. - Их послали». «Ах, их послали, - удивляется дама. - А если мы сейчас их пошлем?» **стр. 3**

Михаил Погосян: «Спасение утопающих - дело рук самих утопающих»

Президент ОАК рассказал, как отечественный авиапром намерен вернуть свои позиции в мире

Сергей АЛЕШИН

Наша газета подробно писала о прошедшем в Самарском государственном аэрокосмическом университете международном симпозиуме «Российское самолетостроение. Проблемы и перспективы», который приурочили к 70-летию вуза. Было много интересных докладов и дискуссий. Но, пожалуй, самым интересным стало выступление президента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Михаила Погосяна. Он подробно рассказал, как будет развиваться наше самолетостроение в ближайшие 12 лет.

«БОИНГ» МЫ НЕ ДОГОНИМ

Сегодня ОАК объединяет крупнейшие авиастроительные предприятия страны и является их визитной карточкой на международном авиарынке. Михаил Погосян подробно оценил нынешнюю ситуацию в отечественном самолетостроении, обрисовал перспективы развития отрасли и назвал конкретные цифры, которых ОАК должна добиться к 2025 году.

В настоящее время 80% объемов производства ОАК составляет военная техника, и всего по 10% приходится на долю транспортной и гражданской авиации. Такая модель развития не дает возможности существенного увеличения объемов. Перспективные программы в области авиастроения лежат как раз в сегменте гражданской авиации. ОАК продолжает оставаться в старой структуре авиационной промышленности, когда ежегодно на каждом предприятии собирали более 100 самолетов. Поэтому структура отрасли должна быть изменена: необходимо создать инновационно-технологические кластеры на базе существующих авиационных производств.

При этом у ОАК уже есть серьезные достижения. «Например, в 2011 году объемы производства выросли более чем на 25% к году позапрошлого, - говорит Погосян. - Да и за последние пять лет мы устойчиво растем больше чем на 20% в год. В 2011 году, впервые за последние 20 лет, со всех конвейеров страны сошло больше 100 самолетов. А к 2015-му мы собираемся выйти на уровень 200 лайнеров в год (с учетом военных бортов. - Прим. авт.)». Всего же, по словам академика, в 2025 году страна сможет произвести более 350 самолетов. Это примерно 100 боевых машин, около 200 гражданских и примерно 50-60 самолетов транспортного назначения.

«Я не могу вам сказать, что мы за 10 лет догоним «Боинг» и «Эйрбас» и выйдем на обороты \$50-60 млрд. Я реалист и не знаю, как этого добиться. Но достичь объемов \$20 млрд к 2020 году и \$30 млрд к 2030 году, одновременно заняв место в тройке мировых лидеров, - вполне реально», - заявил Михаил Погосян.

БОЛЬШЕ НЕ КОНКУРЕНТЫ

Следует учесть, что когда-то Советский Союз производил 25% мировой гражданской авиатехники. Причем не только для себя, но и для стран всей Восточной Европы, а также дружественных развивающихся государств. Сегодня российский рынок гражданской авиации - это всего 2% мировых пассажирских авиаперевозок. Естественно, что и наше влияние в вышеперечисленных странах заметно сократилось. «В области гражданской авиатехники мы вчистую проиграли конкурентную борьбу «Боингу» и «Эйрбасу». Но те планы, которые мы рисуем сегодня, предусматривают лишь выход на уровень, с ними сопоставимый. Эти концерны, которые выпускают по 400-500 лайнеров в год, обогнать практически невозможно. К слову, сейчас борьба на мировом авиарынке не сводится к конкуренции между компаниями. Это скорее соперничество между странами и трансконтинентальными концернами. Airbus - жесткая бизнес-связка Франции и Германии, которая работает в кооперации с испанскими, итальянскими и британскими предприятиями. Американский Boeing сегодня тесно сотрудничает с японцами, которые производят крылья на 787-ю модель. То есть даже США, имеющие бюджет в 30 раз больше российского, не могут позволить себе самостоятельно потянуть современный пассажирский лайнер», - констатирует президент ОАК.

США сейчас контролируют 37% мирового рынка гражданской авиатехники и 50% военной. Конечно, при таких объемах возможности для развития собственной авиаиндустрии просто колоссальные. Наша же доля на мировом рынке всего 10-12%. Поэтому кроме поиска партнеров для международной кооперации ОАК еще заинтересована и в продвижении своей продукции за рубежом.

SUKHOI SUPERJET 100

Все новые гражданские проекты, в том числе и у ведущих мировых производителей, убыточные. Если взять программы Airbus A-380 и Boeing-787, то на уровень рентабельности они пока не вышли. Но это нормальное явление при таких колоссаль-



ЕВГЕНИЙ БУГАЕВ

ных инвестициях. Первые четыре-пять лет они дотируются за счет других программ.

«Сухой Суперджет 100», например, должен принести первую прибыль в 2014 году. Мы прогнозировали такую ситуацию еще на начальном этапе разработки. Конечно, мы хотели сократить сроки окупаемости, но, наблюдая за проектами, которые есть у конкурентов, я могу сказать, что все движется по нашему плану. Для того чтобы SSJ-100 окупался, нужно будет выпускать порядка 60-70 самолетов в год. Кроме этого, через четыре-пять лет большую часть доходов составят сервис», - уверен Михаил Погосян.

КЛАСТЕР - ДЕЛО ХОРОШЕЕ

- Я считаю, что Самара - всеми признанный центр авиастроения. Здесь есть и промышленная активность, и научная среда, и образовательная. Сегодня в городе восстанавливается производство двигателей для Ту-160. Это одна из важных задач обеспечения эксплуатации самолетов стратегической авиации. Самарский «Авиаагрегат» работает с нами по многим проектам в области взлетно-посадочных устройств. И по мере наращивания объемов мы будем делать и более широкое предложение потенциальным партнерам из вашего города. На базе того же «Авиаагрегата» возможно создание одного из центров компетенции по производству шасси. «Авиакор» мог бы заниматься производством дверей и люков. К слову, только один комплект на «Суперджет» стоит около \$500 000, - говорит глава ОАК.

Все знают, что Самара - кузница кадров. Здесь есть один из лучших аэрокосмических университетов в стране. «Я здесь во второй раз и вижу большие перспективы по участию университета в крупных исследовательских программах, - заметил Михаил Погосян. - Нужно формировать новую среду, нацеленную на конечный результат. И эта конференция в СГАУ должна помочь соединить начинания всех активных и целеустремленных людей нашей отрасли. Спасение утопающих - дело рук самих утопающих. Нельзя ждать, что кто-то

СПРАВКА «СГ»

ПОГОСЯН МИХАИЛ АСЛАНОВИЧ

Родился 18 апреля 1956 года в Москве. В 1979 году с отличием окончил факультет самолетостроения Московского авиационного института, был направлен для работы на Московский машиностроительный завод им. Сухого. Прошел путь от инженера-конструктора до генерального директора ОАО «ОКБ Сухого». С 2008 года - генеральный директор ОАО «РСК «МиГ». В настоящее время - президент ОАО «ОАК» и председатель Советов директоров ОАО «ОКБ Сухого» и ОАО «КНААПО».

принесет готовые модели или даст деньги... Мечтать об этом можно, но надо надеяться на себя».

«АВИАКОРУ» НУЖНО ОПРЕДЕЛИТЬСЯ СО СТРАТЕГИЕЙ»

«Я думаю, в перспективе мы выйдем на более тесные формы взаимодействия с «Авиакором», который сегодня реализует программу Ан-140, ремонт и модернизацию Ту-154. «Авиакор» - это самостоятельное предприятие, у которого есть свои акционеры, и они думают о его развитии. ОАК свою стратегию представила. Нужно понять стратегию развития «Авиакора» либо вместе выработать ее. Мы сегодня знаем, что у завода есть заказ на десять самолетов Ан-140 для министерства обороны, но я не думаю, что это достаточно для того, чтобы увидеть устойчивое развитие предприятия. Нам хотелось бы понять, насколько планы «Авиакора» коррелируются со стратегией ОАК. Я в свое время говорил о том, что хотелось бы видеть на вашем предприятии создание специализированных производств. Когда будет понятно, в какую сторону собирается развиваться «Авиакор», тогда и будет предмет для разговора о более тесном сотрудничестве с ОАК», - сказал в заключение Михаил Погосян.



Сегодня, к сожалению, только два предприятия, входящие в ОАК, работают с прибылью. Это компания «Сухой» и корпорация «Иркут». У всех остальных серьезные убытки.

Мусора нет

Рядом с контейнерами свалок быть не должно



Улица Гагарина, 159: управляющая компания «ПТС-Сервис» после обращения жильцов вывезла весь хлам, который скапливался за площадкой

ВАШИ ОБРАЩЕНИЯ

0 коммуналке и прочем

Жители просят навести порядок по следующим адресам

За последнюю неделю больше всего жалоб поступило на содержание территорий. Горожан не устраивает состояние отдельных дворов и улиц. Кроме того, люди просят обратить внимание на проблемы с подачей воды в квартиры и на ход ремонта в жилых домах.

ЛИМИТ НА ВОДУ

Жители дома № 101 по улице Буянова жалуются на то, что в кранах плохой напор воды. Причем проблема эта возникла не в одной квартире, а на всех этажах. В соседних домах - похожая ситуация. Как рассказала наша читательница **Людмила Петровна**, люди сразу обратились в обслуживающую организацию, но до сих пор ничего не изменилось. Особенно тяжело приходится семьям с грудными детьми. Набирать ванну для купания приходится очень долго. «Мириться с этим дальше невыносимо. Сделайте что-нибудь!» - просит активистка.

ПОМОЙКА, БОМЖИ, НАРКОМАНЫ

Неподалеку от дома №9 по улице Юрия Павлова за деревянными постройками установили мусорные контейнеры. Как сообщают жители, этот участок сейчас в очень запущенном состоянии. На земле копят бытовые отходы. Отдельная проблема - лица без определенного места жительства, которые часто собираются здесь выпить. Жители дома №9 не знают, как отвадить их от этого места. Наша читательница **Татьяна** возмущена сложившейся ситуацией: «Рядом с домами лежат спиленные ветки, битый шифер. Неподалеку собираются наркоманы. Нужно навести порядок».

БУМАЖНЫЙ ПРОЕЗД

Театральный проезд сейчас выглядит очень непрезентабельно. Его содержанием, видимо, давно не занимались. Он весь завален бумажными обертками. А ближе к улице Краснодонской образовалась настоящая несанкционированная свалка. Жители Промышленного района просят обратить внимание на этот участок.

БАЛКОН МОЖЕТ РУХНУТЬ

Как рассказала наша читательница **Любовь Петровна**, балкон в ее квартире №80 (дом № 34 по улице Хасановской) окончательно пришел в негодность. Во время дождей на нем скапливается вода, которая затем попадает в комнаты. Пенсионерка сама не в состоянии его отремонтировать. Женщина опасается, что балкон просто рухнет. «Пожалуйста, помогите решить эту проблему, - попросила Любовь Петровна. - Не знаю, как с нею справиться самой».

ПОЧИНИТЕ ОТМОСТКИ

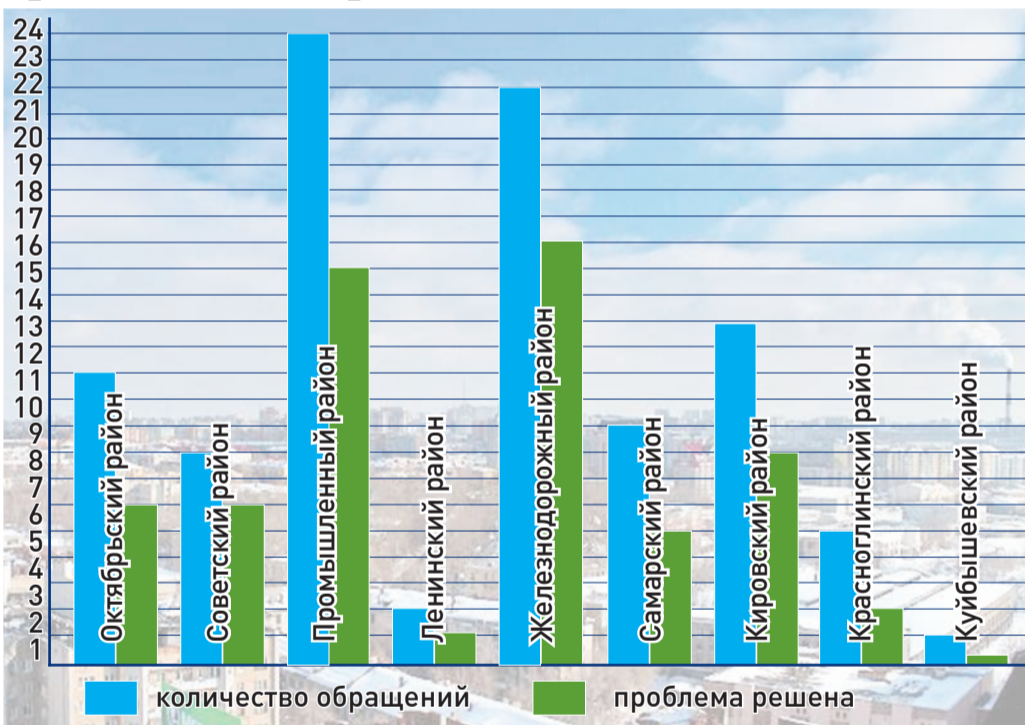
Жители дома №12 по Земляному проезду (поселок Зубчаниновка) жалуются на то, что после дождей рядом с подъездами постоянно скапливается вода и заливает подвал. От этого ржавеют трубы, появляется неприятный запах. Да и асфальт на дороге из-за этого проседает. Люди ждут, когда же в их дворе проведут комплексное благоустройство.

ГДЕ ЖЕ ДВОРНИК?

Как сообщили жители дома 116 по ул. Дыбенко, в их дворе очень редко убирают. Они просят управляющую компанию обратить на это внимание.

Дорогие читатели!

Сегодня «СГ» представляет новый рейтинг районов Самары



Напомним, мы составляем его на основании ваших звонков с благодарностями и критическими замечаниями. Основные критерии - личный контакт чиновников с людьми и скорость реакции на обращения.

Рядом с вашим домом возникла свалка, вырос незаконный киоск, двор плохо уби-

рают, замучили проблемы ЖКХ и вы не можете добиться от ответственных лиц соответствующих действий? Или наоборот: чиновники и коммунальщики вам быстро помогли? Поделитесь своими рассуждениями с «СГ». Ждем ваших откликов по телефону 979-75-84.

КОММЕНТАРИЙ

ЕЛЕНА ПРЕНИНА
председатель
ТОС №1
Октябрьского
района:



- Мы регулярно встречаемся с жителями. Обсуждаем, какие коммунальные проблемы волнуют, находим способы их решить. Чтобы что-то изменилось к лучшему, нужно быть активными. Бывает, что обращаемся за поддержкой в администрацию Октябрьского района и в городской департамент благоустройства и экологии. Это дает хороший результат, нам помогают разобраться с трудностями. В основном жалобы жильцов касаются благоустройства дворов и текущего ремонта. Мы стремимся как можно быстрее навести порядок.

Теперь чисто

ГАЗЕТА ВЫСТУПИЛА. ЧТО СДЕЛАНО?

После публикации в «СГ» коммунальные проблемы решаются быстрее

ЧИСТЫЙ КИНОТЕАТР

Как рассказали жители Промышленного района, рядом с кинотеатром «Юность» время от времени скапливается бытовой мусор. Всему виной подростки, которые не убирают за собой после посиделок. Разумеется, горожан эта ситуация не устраивала. «Проходя мимо, каждый раз расстраиваюсь, потому что здесь очень грязно», - поделилась эмоциями наша читательница **Ирина Скобеева**. После публикации в «СГ» на этом участке навести порядок. Сейчас он выглядит гораздо чище и аккуратнее.



УХОЖЕННЫЙ ДВОР

На территории рядом с домами №№ 61-63 по улице Вольской похожая ситуация. Сейчас, как отмечают горожане, этот участок стал более ухоженным. Здесь чаще подметают. Мусор вывозится своевременно. А раньше с этим возникали проблемы.

Подготовила Алена СЕМЕНОВА



Сегодня американский «бьюик» работает на свадьбах



С приветом из прошлого!



Максим Заводчиков в своей мастерской

ЕКАТЕРИНА ЕЛИЗАРОВА

Возрожденные из пепла

маршал отвечал за выпуск первой серии этого автомобиля. Предыдущий хозяин родную решетку с «Волги» продал (она сегодня в цене), пришлось покупать еще один списанный автомобиль, чтобы восполнить недостающую деталь. У «старушки» почти все родное: кузов, двигатель, бампера, ламповый приемник, руль с оленем в центре. Вот надо еще заменить одну лопнувшую рессору - и можно в путь!

Сядишь в салон такой «Волги» и начинаешь понимать этих неугомонных ретролюбителей. Ощущение большого пространства, а при движении - счастья и поразительной безмятежности! Автомобиль, несмотря на свой солидный возраст, удивительно комфортный.

Сейчас рекомендованный срок эксплуатации нового автомобиля пять-семь лет, - говорит Борис. - А раньше делали так, чтобы хватило на всю жизнь. И о людях думали, и за престиж страны боролись. Поэтому те, кто бережно ухаживал и содержал свои машины в хороших гаражах, ездят на них до сих пор!

предпочитают оригинальность автомобиля, а все нововведения называют «колхозом». Вторые с легкостью «заряжают» старый автомобиль самой современной начинкой - от мощных двигателей до климат-контроля. Соответственно, и в реставрации тоже два подхода. Наиболее простой - навели внешний лоск, а внутренняя начинка наполовину - от чужих авто. Второй путь - вернуть машине первозданный вид - требует и больших усилий, и больших вложений. В этом случае над одной такой «игрушкой» работает целая бригада, и не один месяц: каждую железку нужно зачистить «в ноль», потом грунтовка, покраска, полный восстановительный цикл. А где и как заказать оригинальные детали, которые нигде уже не выпускаются? Да и материалы этих деталей тоже впечатляют: как вам руль из слоновой кости? В общем, это хобби не из дешевых, не случайно большие солидные коллекции раритетных автомобилей собирают весьма состоятельные люди и держат их вдалеке от любопытных глаз. Это и понятно, тем более если у автомобиля окажется персональная история и ездил на нем какой-нибудь «большой человек».

Но и просто придать старому авто достойный вид тоже чего-то стоит. Так, за ту же реставрацию салона самарские автомастерские меньше чем за 50 тысяч вряд ли возьмутся, а полное восстановление авто обойдется уже от двухсот тысяч рублей. И это цветочки по сравнению с московскими ценами, где и автосервис специализированный, и финансовые возможности у людей другие. С другой стороны, всегда найдется кустарь-умелец «дядя Вася», который восстановит свою «красавицу» с нуля, да еще «почти что даром»...

Сколько сегодня в Самаре ретроавтомобилей? На этот вопрос вряд ли можно получить вразумительный ответ. И пока не часто увидишь в транспортном потоке странные очертания ретроисторика или позабытые контуры ветеранов советского автопрома. Но как заметил один из владельцев ГАЗ-21, «есть у меня «Вольво», но ведь никто на меня на нем внимания не обращает. Когда же еду на «Волге», смотрят все. В Самаре современным дорогим авто уже никого не удивишь».

ВОСКРЕШЕНИЕ ПО-САМАРСКИ

Конечно, в такой сохранности остались единичные экземпляры, большинству ретроавтомобилей требуется серьезная реставрация, которую язык не поворачивается назвать просто ремонтом. Чаще это напоминает процесс воскрешения из мертвых.

Мы в одной из самарских автомастерских, где берутся в том числе и за реставрацию старых автомобилей, точнее, их салонов. Во дворе переливается лакированным блеском и заморскими изгибами «бьюик» - «гангстерский» автомобиль 30-х годов прошлого века. «Привезли, как обычно, хлам, - вспоминает его историю мастер **Максим Заводчиков**. - Задача владельцами была поставлена приблизить как можно точнее к оригиналу, вот и заказывали материал из Москвы. Каркасы внутри оказались пружинные, набиты ватой, деревяшки все сгнили, вытряхивали внутренности как старое покрывало. Сделали все, что было можно. Дали машине вторую жизнь».

Коллекционеры ретроавто делятся на две категории. Первые

обочине заслуженного ветерана советского автопрома, страстные коллекционеры чувствуют раритет моментально...

Сегодня все больше людей в России увлекается реставрацией и коллекционированием старых машин. Для одних это ностальгия по временам детства и юности, для других - повод для гордости и порой прибыльный бизнес. Ведь редкая машина или авто с эксклюзивной историей - это хорошее вложение денег, и, в отличие от современных прототипов, они со временем только дорожают. Говорят, что большинство раритетных авто «ушли» из Самары еще в 90-е - 2000-е годы, когда их активно скупали москвичи.

У Бориса Коценко несколько иная мотивация привязанности к старинным автомобилям: «Увидишь заброшенное авто - хочется его в добрые руки пристроить». Кроме того, его интерес к ретроавтомобильям основывается на любви к родной истории: «Поддерживаю патриотическую тему, поскольку считаю, например, наши ГАЗ-20 «Победа» и ГАЗ-21 «Волга» вершинами отечественного автопрома среди массовых автомобилей!»

Первую свою «Победу» он как раз нашел в одном из самарских дворов, долго к ней присматривался. Оказалось, у автомобиля длинная и путаная биография - его не раз перепродавали. Борис намучился с оформлением, долго

вез по мастерским, где многие советовали просто сдать автомобиль на металлолом. Побывала в его руках и еще одна раритетная модель - ГАЗ-69. Саратовские автослесари отремонтировали полусгнившую рухлядь, превратив «советского вояку» в настоящего франта: заменили две жесткие лавки для солдат мягким задним сиденьем от BMW, обитым светлой кожей, колеса взяли от джипа, подобрали новенький двигатель, но главное - крышка газика превратилась... в сцену. С которой, кстати, вел комментатор прошлогоднее шоу в Бобровке.

ТАК УЖЕ НЕ ДЕЛАЮТ!

Сейчас в гараже Бориса Коценко - редкая «Волга» 1958 года выпуска, ГАЗ-21 с советской символикой на решетке - «Звездой Жукова». Именно легендарный

Борис Коценко со своей «Волгой» ГАЗ-21



У кого есть ГАЗ-21:
Владимир Владимирович Путин, Президент РФ;
Дмитрий Анатольевич Медведев, председатель Правительства РФ;
Михаил Кротов, полномочный представитель Президента РФ в Конституционном суде;
Виктор Зубков, бывший первый заместитель председателя Правительства РФ.

СПРАВКА «СГ»

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

История на колесах, или Вторая жизнь ретроавтомобилей

Наталья БЕЛОВА

«Смотри, смотри какая!» Вслед за детским возгласом чуть ли не все пассажиры маршрута №2, выворачивая шеи, уткнулись в автобусное окно.

Она вызывающе сияла ярко-красным кузовом с хромированными деталями и манила теплом просторного кожаного салона. «Победа» 1955 года выпуска, явно побывавшая в умелых руках реставратора, казалась невиданным чудом в пестром потоке разношерстного городского транспорта. Это было 6 мая, канун Дня Победы. А по улице Полевой двигались участники автопробега, организованного в честь памятной даты региональным отделением ДОСААФ России. Было среди них и несколько самарских ретроавтомобилей, о чем вечером сообщили в телевизионных репортажах. Мы встретились с инициатором создания самарской региональной общественной организации «Клуб ретроавтомобилей» **Борисом Коценко**. Кстати, у него есть своя «Победа», в этом году она станет участницей шоу в Бобровке в ряду других раритетных автомобилей.

АВТОХЛАМ ИЛИ КАПИТАЛ?

Не так давно привычные взгляду силуэты стареньких «Волг», «Москвичей» и даже «Побед» были неотъемлемым атрибутом самарских дворов. Сегодня не часто встретишь ржавеющего на

