



В рамках выездного заседания комитета по промышленной политике, транспорту и связи Законодательного собрания Красноярского края, посвященного дорожной отрасли, его участники познакомились с учебным процессом Емельяновского дорожно-строительного техникума

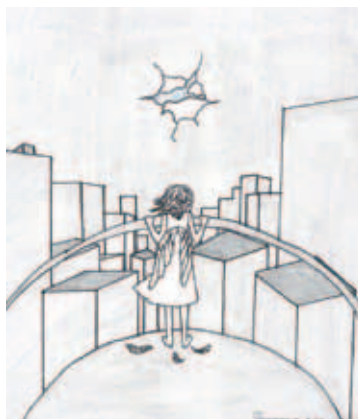
**ПАРАД** СУДОВ В КРАСНОЯРСКЕ



**Новый** руководитель КрУДора  
**80** лет со дня рождения **П. А. СТАРОВОЙТОВА**  
**КОНКУРС** профмастерства **ДОРОЖНИКОВ**  
Ермаковский феномен **АРХИПОВА**

# СОДЕРЖАНИЕ

Юрий Светлов <b>На повестке – стратегия развития</b>	<b>4</b>
Александр ДЕМИН <b>Будем знакомы заново</b>	<b>5</b>
Николай ВЛАДИМИРОВ <b>Петр Старовойтов. Этапы большого пути</b>	<b>6</b>
Анатолий МИХАЙЛОВ <b>Нам года не беда!</b>	<b>9</b>
Михаил ПЛЕТНЕВ <b>Живая связь времен</b>	<b>10</b>
Владимир НЕСЯЕВ <b>Ермаковский феномен Архипова</b>	<b>14</b>
Мария КЛИМОВА <b>Образ будущего красноярской авиации</b>	<b>16</b>
Анатолий КАСАТКИН <b>Небо зовет юных</b>	<b>17</b>
Александр ИГНАТОВ <b>Олимпиада рабочих рук</b>	<b>18</b>
<b>Памяти Бориса Мукоеда</b>	<b>19</b>
<b>Группа компаний «БРИЗ»</b>	<b>20</b>
Антон ТОПОЛЕВ <b>Радистка-«пуговица»</b>	<b>22</b>
<b>Добрая традиция</b>	<b>23</b>



# ТК

Издается  
при информационном  
содействии  
министерства  
транспорта  
Красноярского края

**Учредитель  
и издатель**  
ООО «Автодорожно-  
транспортная газета»

**Главный редактор**  
Э.З. Алборов

Адрес редакции  
и издателя:  
660049,  
г. Красноярск,  
пр. Мира, 30,  
а/я 25533.  
Тел./факс  
(391) 227-27-27,  
e-mail: atg2000@mail.ru  
Журнал отпечатан  
в ООО «Полиграф-Аванта»,  
660028, г. Красноярск,  
ул. Телевизорная, 1, стр. 26  
Объем 24А4.  
Тираж – 2300 экз.  
Время подписания в печать:  
по графику 18.00  
фактически 18.00  
Дата выхода 05.07.2017  
Цена свободная

Электронная версия  
журнала на сайтах:  
[www.mintrans.krskstate.ru](http://www.mintrans.krskstate.ru)  
[www.krudor.ru](http://www.krudor.ru)

Свидетельство  
о регистрации средства массовой  
информации  
ПИ № ТУ24-00589,  
выданное 23 августа 2012 года  
Управлением Федеральной  
службы по надзору в сфере  
связи, информационных  
технологий и массовых  
коммуникаций  
по Красноярскому краю  
«Транспортный комплекс  
Красноярья» – журнал.

16+

**R** Рекламный  
материал

Использование  
материалов  
журнала  
без письменного  
разрешения  
запрещено.





**11 мая для комитета по промышленной политике, транспорту и связи Законодательного собрания Красноярского края, без преувеличения, стал своеобразным «днем дорожника» – благодаря выездному заседанию, обсудившему перспективы развития дорожной отрасли края.**

## На повестке дня – стратегия развития

Это уже третье подобное мероприятие, на котором народные избранники смогли ознакомиться с реальным положением дел в той или иной сфере транспортного комплекса Красноярья не в рабочих кабинетах, а на выезде – «в поле», «на земле». На одном речь шла о железнодорожном сообщении, а на другом обсуждались речные перевозки.

Началось «дорожное» заседание на базе Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» в Старцево Емельяновского района, где в торжественной обстановке прошло открытие дорожного ремонтно-строительного сезона и состоялась церемония передачи новой техники филиалу.

В этом году ключи от столь нужных им в работе механизмов получили 11 подразделений предприятия. Сертификаты на технику вручали председатель комитета по промышленной политике, транспорту и связи Владимир Демидов и министр транспорта Сергей Еремин.

– Законодательная и исполнительные ветви власти края работают плечом к плечу, – подчеркнул, открывая торжественную церемонию, Сергей Васильевич. – На этом мероприятии, организованном по инициативе комитета по промышленности, мы постараемся подробно рассказать депутатам, что же такое современный дорожный комплекс нашего края. Чтобы они могли понять, какие именно люди работают в этой отрасли, обеспечивая транспортную безопасность огромного края. Кроме того, мы совместно должны разработать

стратегические направления, по которым предстоит развиваться дорожному комплексу.

Затем депутаты ознакомились с новой производственной базой КрайДЭО – посмотрели, как работает лаборатория и какие современные технологии применяются на АБЗ. Следующим пунктом программы выездного заседания стало посещение 14-го километра трассы Красноярск – Енисейск – первого объекта на краевых дорогах в рамках федерального проекта «Безопасные качественные дороги», на котором в новом сезоне начались ремонтные работы.

После дороги – в Емельяновский дорожно-строительный техникум. Директор техникума Владимир Калачев провел для высоких гостей небольшую импровизированную экскурсию по учебным аудиториям и кабинетам. Но вот наступает самый трогательный момент выездного заседания – выдача сертификатов первым выпускникам профильного дорожного класса. Ими стали 27 девятиклассников трех емельяновских школ. С окончанием учебы ребят поздравили министр транспорта, депутаты Законодательного собрания, руководители государственных дорожных предприятий, представители молодежного правительства дублеров и преподаватели техникума.

Этот профильный дорожный класс первый не только в Красноярском крае, но и в России. Решение о его создании было принято осенью прошлого года на втором региональном молодежном форуме «Профессия – дорожник». А

полученные сертификаты станут для его выпускников дополнительным бонусом в случае поступления в Емельяновский дорожно-строительный техникум.

Впрочем, выдача новой техники, вручение сертификатов, знакомство с ходом ремонтных работ – все это, как оказалось, было лишь прелюдией перед самым важным пунктом программы заседания, позволившей членам комитета наиболее полно погрузиться в атмосферу дорожного комплекса края. Здесь же, в актовом зале, состоялась дискуссия, на которой депутаты совместно с дорожниками обсуждали основные направления проекта «Стратегия-2030» – программы, в соответствии с которой предстоит развиваться дорожному комплексу края и где будут четко прописаны все насущные вопросы.

Открыл совещание министр транспорта Сергей Еремин, рассказавший депутатам о том, что представляет из себя дорожная сеть края и что требуется сделать, чтобы повысить качество дорожных работ. Из перспективных краевых проектов Сергей Еремин назвал строительство Высокогорского моста в Енисейском районе, реконструкцию автодорог Красноярск – Железногорск, Красноярск – Элита, освещение гостевой трассы, обходы Ачинска и Канска. В Красноярске, по словам министра, будут формироваться транспортные пересадочные узлы, которые соединят городские и пригородные маршруты различных видов транспорта.

В ходе обсуждения депутаты высказали ряд предложений по ремонту отдельных краевых трасс, а также некоторые инициативы по дорожной отрасли. Дорожникам нужна «дорожная карта», где будет расписано поэтапное развитие дорог, нужен сбалансированный, комплексный подход к развитию территорий. Свои предложения комитет будет рекомендовать правительству края.

*Юрий СВЕТЛОВ*

# Будем знакомы заново

**22 мая решением министерства транспорта Красноярского края руководителем КГКУ «КрУДор» был назначен Андрей Журавлев. 9 июня Андрей Вячеславович был представлен коллективу управления.**

– Для края, я считаю, это хорошее назначение, – поделился своими мыслями на церемонии представления министр транспорта Сергей Еремин. – Этому решению способствовала целая совокупность факторов. В Андрее Вячеславовиче я вижу сплав молодости, энергии и профессионального опыта. Андрей – уже третье поколение дорожников: его дед и отец также работали в нашей отрасли. Не удивительно, что еще в школьные годы он решил продолжить их дело. КрУДор всегда был эталоном работы и мозговым центром дорожной отрасли. Вы не только специалисты в вопросах своей региональной сети, сейчас вы выходите на новый уровень, начиная вплотную заниматься вопросами улично-дорожной сети. Ее протяженность в крае порядка 15-17 тысяч километров, у нас 61 муниципальное образование и 584 муниципалитета. Это также огромная сеть, которая требует вашего внимания.

– Я хочу, чтобы у вас была уверенность в завтрашнем дне, – обратился к коллективу управления Сергей Васильевич. – А ее может дать только преемственность, укрепление и развитие традиций. Желаю Андрею Вячеславовичу всегда поступать по совести и принимать только такие решения.

По собственному признанию Андрея Вячеславовича, еще совсем недавно трудившегося здесь же, в управлении, на должности заместителя руководителя по содержанию автодорог, назначение для него оказалось неожиданным. Однако в любом случае в том, что оно произошло, тем более так быстро, есть свои плюсы. Во-первых, определился руководитель, и в коллективе управления уже имеется понимание того, что будет дальше. А во-вторых...

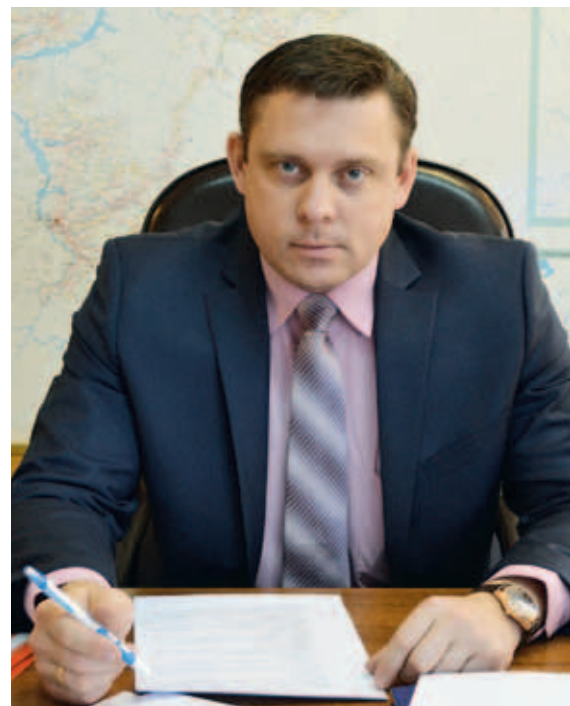
Задач, которые стоят перед управлением, много – подготовка к предстоящей в 2019 году Универсиаде, участие в федеральной про-

грамме «Безопасные и качественные дороги», а также формирование устойчивого рынка дорожных работ. Дорожная отрасль имеет четко очерченную социальную направленность, отдавать ее целиком и полностью на откуп «невидимой руке рынка, которая все рассудит», по мнению министра транспорта, значит пренебречь интересами общества в угоду коммерческим интересам бизнеса.

Затем слово было предоставлено новому руководителю управления.

– Что касается лично меня – вы меня знаете хорошо, и я вас хорошо знаю, – сказал Андрей Вячеславович. – С кем-то мне довелось поработать больше, а с кем-то меньше. Свою службу я досконально знаю, а с руководителями тех подразделений, с чьей работой пока еще не до конца знаком, планирую встретиться в ближайшее время, чтобы понять, какой сотрудник чем именно занимается и почему это важно.

В общем, новому руководству и возглавляемому им коллективу придется знакомиться не то чтобы заново, но – более подробно. Впрочем, сотрудники управления



и без этого прекрасно понимают, что их ждет. Характер Журавлева для них не тайна за семью печатями: Андрей Вячеславович сторонник эволюционного развития, революций не любит и не устраивает. Конечно, у него есть собственное видение того, как должна строиться работа, однако никаких кардинальных реорганизаций, по его словам, не ожидается, а все изменения будут происходить плавно.

*Александр ДЕМИН*

## БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Андрей Вячеславович Журавлев, 25 апреля 1979 года рождения.

Образование высшее – в 2001 году окончил Красноярскую государственную архитектурно-строительную академию по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы». Квалификация инженер-строитель. Трудовой путь начал 1 мая 2001 года инженером 2-й категории диспетчерской группы ГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю».

18 апреля 2005 года принят на работу в КГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» инженером 1-й категории отдела планирования и организации ремонта автодорог.

18 марта 2006 г. – ведущий инженер ремонта автодорог.

27 августа 2008 г. – заместитель начальника отдела эксплуатации автодорог и безопасного движения.

24 августа 2010 г. назначен начальником отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения.

С 27 августа 2012 года работал в должности заместителя руководителя по содержанию автодорог КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю».

# Петр Старовойтов

## Этапы большого пути

**21 июня исполнилось 80 лет со дня рождения Петра Алексеевича Старовойтова, Почетного дорожника России**



### По совету командира

Петр Алексеевич Старовойтов родился 21 июня 1937 года в селе Суслово Кемеровской области. Он часто любил вспоминать родную деревушку – ничем вроде не примечательная, с такой же тяжелой судьбой, как и многие тысячи российских деревень. Еле заметная точка на карте. Здесь он родился, здесь провел детские годы. Трудное то было время. Шла война, кругом нищета, голод. Когда Пете исполнилось три года, отец ушел на войну, и мать осталась одна с двумя маленькими детьми, паха-

ла на корове. Петр Алексеевич на всю жизнь запомнил, как она готовила его в первый класс – ночами после изнурительной работы в поле перешивала старый отцовский пиджак в школьную куртку.

– Родители были сами неграмотные, – вспоминает Петра Старовойтова его младшая сестра, Любовь Алексеевна Ширай, – но всем детям дали образование, вырастили, выкормили. Я, самая младшая, «послевоенная», еще застала эту нищету. Главное воспоминание моего детства – это дом, заполненный людьми. Щедрость,

доставшаяся нам от родителей, – она есть у всех Старовойтовых. Семейная черта нашей семьи – жить для других и заботиться о других. Всю жизнь Петр был надежной опорой для семьи. В пять лет он спас своего двухлетнего брата, когда тот тонул в реке. Все ребяташки, с кем они играли, испугались и убежали. Примчались к нашей маме и кричат: «Петя с Олегом утонули!». Она все бросила, кинулась на реку – а они уже навстречу идут, мокрые, но живые. Это чувство ответственности за всех, кто с ним рядом, и определило всю последующую жизнь Петра.

Петр тянулся к грамоте, учился хорошо. И как радовались родители, когда уже после войны, с отличием закончив школу, их сын продолжил учебу в Анжеро-Судженском горном техникуме, который с отличием окончил в 1956 году. Но поработать в шахте ему так и не пришлось. Призвали в армию – именно она, как это ни странно, и стала толчком к будущей профессии. Командир Петру Старовойтову попался особенный – фанатик дорожного дела.

– Мы с ним сошлись характерами, – рассказывал о нем многие годы спустя Петр Алексеевич. – Он был добрым человеком, прекрасным семьянином и очень любил спорт, а я играл в футбол и хоккей, был капитаном команды. И вот он с увлечением рассказывал об автомобильных дорогах – что такое дороги, с чего они начинаются. И советовал мне посвятить им свою жизнь.

Потому, наверное, отслужив, в 1964 году отправился Петр Старовойтов в Томск, в Инженерно-строительный институт, где в то время учились почти все сибирские дорожники.

### От прораба до начальника

Незаметно пролетели студенческие годы, и, вступивший в самостоятельную жизнь, Петр Алексеевич начал работать прорабом Ачинского дорожно-эксплуата-



ционного участка, затем главным инженером Канского ДЭУ. В 1967 году он был назначен главным инженером Управления автомобильной дороги «Новосибирск – Красноярск» Минавтодора РСФСР, а в 1969 году Петр Алексеевич стал начальником Управления. Объемы работ по строительству, ремонту и содержанию автодороги увеличились почти в пять раз, была создана добротная производственная база по строительству Московского тракта. И все это – за три года.

– Что в 60-е годы представлял из себя Московский тракт? – вспоминал Петр Алексеевич. – Деревянные трубы, никаких насыпей, в лучшем случае гравийная одежда. Так уж сложилось в свое время: автомобильные дороги у нас были как второстепенная отрасль. А значит, и финансирование, и выделение материально-технических ресурсов проходило по остаточному принципу. Соответственно, и дороги были такие же – никакие. Помню, когда я работал в Канске, добираться оттуда зимой в Красноярск приходилось в сопровождении роторного снегоочистителя, и времени на это уходило не меньше двух суток.

**Без дорог нет экономики**

С 1976 по 1997 год Петр Алексеевич Старовойтов возглавлял «Красноярскавтодор» – одно из крупнейших территориальных управлений в России. В конце 1970-х – начале 80-х годов протяженность дорог в Красноярском крае составляла более двенадцати с половиной тысячи километров, и все они, за редким исключением, были без твердого покрытия. Старовойтову и «Красноярскавтодору» предстояло осуществить строительство и реконструкцию автомобильных дорог с капитальными типами покрытий, по всем

источникам финансирования и всем ведомствам.

В крае начиналась эпопея по строительству и реконструкции автодорог, руководство края придавало борьбе с бездорожьем огромное значение, и с приходом Старовойтова эта работа буквально закипела. Одним из главных исполнителей решения этой задачи был возглавляемый Петром Алексеевичем Старовойтовым «Красноярскавтодор».

До этого в год сдавали до 100 километров дорог и считали, что это много. За 21 год пребывания Петра Алексеевича в должности руководителя «Красноярскавтодора» автодороги, связывающие Красноярск с районными центрами, были полностью заасфальтированы. Были покрыты асфальтом и многие внутрихозяйственные дороги, связывающие райцентры с сельхозпредприятиями. Была проведена невиданная по масштабам работа. И не только в количественном, но и в качественном плане. И сегодня дороги Красноярья разительно отличаются в лучшую сторону от соседних регионов – Иркутской, Кемеровской, Новосибирской, Томской областей, Алтая.

– В 70-х годах дорог не было, но были люди, – признавался Петр Алексеевич. – Каждый из нас хочет оставить свой след в этой жизни, тем более если он молод, полон сил и любит свою профессию. Был таким человеком я, были рядом другие. Тогда в крае существовало пять ДЭУ, и вот мы с друзьями начали заниматься созданием дорожно-строительных подразделений. И работать приходилось с той техникой, которая была вовсе не до-

рожной, буквально из-под забора. Затем краю, я считаю, повезло: пришли новые лидеры, которые поняли, что при наличии хороших дорог быстрыми темпами будет развиваться и экономика края. Первым среди них был Владимир Иванович Долгих, с которым у нас состоялась беседа. Он очень внимательно расспрашивал, изучал все вопросы, связанные с дорожным хозяйством. Дальше эта традиция продолжилась, и нам стало сравнительно легко строить. За пять лет мы смогли сделать три тысячи километров асфальтобетонных дорог. Это был такой рывок, который ни один регион, ни одна область или край России достичь не смогли.

**Основные направления**

Особое внимание в те годы уделялось совершенствованию и развитию социальной и производственно-технологической сфер деятельности дорожных организаций края. Для строительства жилых домов и производственных баз привлекалось 17 строительных организаций с освоением средств в сумме около 20 млн рублей.

Значительное внедрение получили местные каменные материалы и отходы промышленности, снижавшие капиталоемкость и материалоемкость дорожных сооружений. Благодаря применению местных грунтов и разнопроч-



ных каменных материалов, укрепленных различными вяжущими. Предприятие добилось к концу пятилетки снижения себестоимости работ на сумму до 130 тыс. рублей в год против среднегодового снижения в девятой пятилетке до 47 тыс. рублей.

Самое пристальное внимание Петр Алексеевич Старовойтов уделял социальной сфере. Именно по его инициативе у дорожников появилась своя база отдыха «Красные камни» – ее построило Емельяновское ДРСУ, директором которого в те годы был Николай Фицук. Отвечал за состояние базы Юрий Кашин, руководитель дорожного участка на Стеклозаводе. А в районе Малого Кемчуга «Красноярскавтодору» принадлежало большое подсобное хозяйство (директор Вячеслав Виноградов), которое в те годы было хорошим подспорьем

За это время в Красноярском крае были построены практически все дороги с усовершенствованным покрытием, связывающие краевой центр с городами и районными центрами. Были освоены мероприятия по внедрению в производство машин и механизмов с автоматизированными системами управления. Это способствовало повышению качества выполняемых работ, увеличению межремонтных сроков эксплуатации дорожной сети.

### «Батя» дорожников

Его так и называли руководители многих дорожных организаций Красноярского края, те, кого он воспитал и вывел в люди, – «батя».

Надо иметь добрую душу, строгий, но отходчивый характер, чтобы тебя называли этим одним из самых дорогих слов на Руси.

Главное, чему учил своих молодых коллег Петр Старовойтов, – бережно относиться к подчиненным, к людям вообще, чаще бывать среди рабочих, в самых отдаленных и глухих местах необъятного края. Обаяние этого человека покорило всех. Среднего роста, крепкого телосложения, с энергичным лицом, подвижными

и вместе с тем сосредоточенными глазами. Таким и помнят его. На работе – лидер, мудрый не по годам, убедительный в своих убеждениях, досконально знавший свое дело. Дома, в дружеской компании – заводила, весельчак, гитарист. Он был гармоничен во всем: в своем ощущении природы, в отношении к профессии и к людям, в выборе друзей и пристрастиях. И в том, что создано его трудом, – тоже гармония.

Петр Алексеевич был ярчайшей фигурой не только краевого масштаба – его знали далеко за пределами Красноярского края. Длительное время он возглавлял Совет генеральных директоров, руководивший дорожными сетями от Дальнего Востока до Урала.

### Наш Василий Теркин

Петр Алексеевич был человеком удивительно живого творческого ума, с широким кругозором, никогда не проявлялось даже следов какого-либо высокомерия, с кем бы он ни общался. Он был очень общителен. Работать с ним было радостно – шутки, розыгрыши уживались в нем с глубокой серьезностью отношения к делу.

Он всегда заботился о друзьях и товарищах, о коллегах и членах их семей, хотя о себе всегда забывал. Каждую субботу и воскресенье его можно было увидеть в рабочем кабинете. Это знали все, и те, кто не сумел попасть к нему в течение рабочей недели, выбирали эти дни для решения своих неотложных дел.

И каждый, кто общался с ним, не мог не отметить: что-то было в Петре Алексеевиче притягательное, привлекательное. Чем-то был он похож он на русского героя Василия Теркина – это с одной стороны, и строгого, работоспособного руководителя, которому хоть ДРСУ дай, хоть краевой автодор, хоть само министерство – потянет, сдюжит.

Все те, кто хорошо знал Петра Алексеевича, отзываются о нем как о человеке целеустремленном. В свое время он поставил перед собой и краевой дорожной отраслью задачу – создать материально-технические базы, асфальтобетонные заводы. И добился своего. По его трудовой биографии можно проследить всю историю становления многих дорожных коллективов в Красноярском крае. Всеми своими делами и поступками, всей своей жизнью Петр Алексеевич стал символом особой самоотверженности и любви к своей профессии.

### Награды за службу

За успешное развитие дорожной отрасли в крае в 1988 году Петр Алексеевич был награжден орденом «Знак Почета».

Личные заслуги Петра Алексеевича Старовойтова в развитии дорожного строительства в Красноярском крае отмечены орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, медалями «За доблестный труд» и «В честь ознаменования 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина». Он является почетным дорожником и заслуженным строителем Российской Федерации.

*Николай ВЛАДИМИРОВ*



для красноярских дорожников.

### Будущее – за прогрессом

На первом месте стояло строительство и реконструкция более 1150 километров опорной сети магистральных дорог общегосударственного и республиканского значения, около 600 километров краевого значения.

Это было время, когда широко внедрялись прогрессивные технологические процессы и проектные решения, от использования которых в 1980 году получен экономический эффект около 100 тыс. рублей. В дорожных организациях росло число рационализаторов – за 1976–1980 годы было подано 492 рацпредложения, экономический эффект от которых составил более 800 тыс. рублей.



# Нам года не беда!

**19 мая начальнику отдела по ремонту автодорог КрУДора Александру Никитичу Огуреню исполнилось 60 лет.**

Но на рабочем месте юбиляра не оказалось. Где же он?

– Взял отпуск и уехал в Германию к сыну и внукам, – пояснил заместитель начальника отдела Владимир Голубев.

– Интересно, а какой человек ваш начальник?

– Замечательный и удивительный, – помолчав, определил Владимир Сергеевич. – Живет с душой юноши и романтика. Пришел в отдел после окончания института в 1995 году, и его сразу назначили начальником. Так и работает на одном месте. В общем, Александр Никитич профессионал. Я познакомился с ним десять лет назад. После окончания архитектурно-строительной академии я работал специалистом в отделе имущества и как-то пришел к нему с перечнем дорог для согласования, который подлежал корректировке после проведения ремонтных работ. Начали обсуждать. На поверку он оказался не строгим, душевным, добрым человеком. А еще он душа

коллектива. Очень компанейский, общительный, с разносторонними талантами. Открыл для себя этого человека, когда побывал с ним в походах, путешествиях на Столбы. Как выяснилось, Александр Никитич играет на гитаре, очень хорошо поет туристские песни, увлекается сплавами по сибирским рекам, даже дайвингом. В походах он всегда впереди: первым идет сколачивать плот, разводить костер... С ним легко. Инициативный, не по возрасту живет. Годы свои он не замечает: бегаёт, на велосипеде катается, а с внуком – на лыжах. Бессменный лидер отдела. В его подразделение я перевелся из Красноярского межрайонного отдела два года назад. Всегда могу к Александру Никитичу обратиться с вопросом, он мне посоветует, подскажет, как лучше сделать. Мы занимаемся развитием в крае сети региональных дорог, планируем объекты для ремонта. Принимаем объемы работ, следим за качеством. В 2016 году ввели около 350

километров дорог по всей территории Красноярского края.

– У него семья, – дополняет Кристина Карнаухова, инженер отдела. – Он нам показывал составленное им генеалогическое древо своего рода. Интересно. Он чтит память своих предков. А еще со своей компанией Александр Никитич ежегодно сплавляется по Мане. И даже написал книгу, в которой рассказывается, как все начиналось: исторические хроники «ГопоМания». Много в ней любопытного. Журналы о походах делает У него есть друг регбист, так он помог ему издать книгу о регби. На юбилей подарил.

– Я работаю в отделе третий год. А впервые пришла в КрУДор летом на производственную практику. Меня определили в отдел к Александру Никитичу. Он многому меня научил. Помню, госэкзамены сдала, а диплома у меня еще не было. Набралась смелости и пришла к нему: «Возьмите к себе на работу». Взял. Забрал под свое крыло. С таким увлеченным человеком работаешь с настроением и стараешься не подвести. Поздравляем его с юбилеем и желаем Александру Никитичу новых творческих успехов. Нам повезло с руководителем.

*Анатолий МИХАЙЛОВ*



**22 июня Почетный дорожник России Борис Михайлович ЛИШНЕВСКИЙ**

отметил 70-летний юбилей. Друзья и соратники поздравляют Бориса Михайловича с этой знаменательной датой и желают ему счастья, здоровья и долгих лет жизни.

*Здоровья Вам, успехов, долголетия,  
Удача пусть не бросит никогда!  
Пусть все, что есть прекрасного на свете,  
Пройдет сквозь Ваши светлые года!*



# ЖИВАЯ СВЯЗЬ ВРЕМЕН



**23 июня на учебном полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума в поселке Замятино прошел конкурс профессионального мастерства работников дорожной отрасли.**

## Человек-легенда

Конкурс оказался самым масштабным за все годы его проведения: 20 команд, 69 участников. Тасеево и Минусинск, Емельяново, Красноярск, Нижний Ингаш – дорожники со всего края оспаривали право называться лучшими в своей профессии.

Особенностью именно этого состязания стало то, что оно было посвящено 80-летию со дня рождения Петра Алексеевича Старовойтова, многие годы успешно возглавлявшего крупнейшее дорожно-строительное предприятие края и ставшего легендой дорожной отрасли Красноярья.

– Я искренне рад вас здесь видеть, – приветствовал участни-

ков и гостей конкурса министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Транспортный комплекс – это не только дорожная отрасль, но и авиация, речные перевозки, железнодорожное сообщение и автомобильный транспорт. Нас много. Но именно дорожники всегда были и остаются в числе самых активных и дисциплинированных, на собственном примере показывая, как должен работать весь комплекс. Сегодня здесь представители всех возрастов из разных уголков края. Студенты, только изучающие профессию и находящиеся в самом начале жизненного пути, специалисты, работающие на предприятиях, и ветераны, многие из которых находятся на заслуженном отдыхе. А многие, несмотря на годы, продолжают трудиться, делаясь своими умениями с теми, кто идет им на смену. А значит, жива преемственность поколений, которая служит залогом поступательного и стабильного движения вперед. От отца к сыну, от деда к внуку – только так, передавая опыт молодым, мы сможем сделать наш край процветающим. Нашим уважаемым ветеранам хочется сказать особые слова признательно-

сти и благодарности, пожелать им здоровья и удачи. Знайте, что традиции, которые были заложены вами совместно с Петром Алексеевичем, имеют доброе и хорошее продолжение. Важнейшая задача, стоящая перед отраслью, – сохранить связь времен и передать начатую вами эстафету добрых дел новой смене дорожников.

С приветствием от имени законодательной ветви власти Красноярского края обратился депутат Законодательного собрания Сергей Зяблов, долгие годы работавший вместе с Петром Старовойтовым:

– Дорогие друзья! Спасибо за приглашение. Для меня это важное событие – побывать в дорожной семье. Оно тем более ценно, что посвящено 80-летию Петра Алексеевича, давшего профессиональную жизнь многим из наших коллег. Это был руководитель большого масштаба, настоящий стратег, великий профессионал и большой патриот России. Во многом благодаря ему в крае появилась опорная сеть дорог. Мне навсегда врезались в память слова, которые он любил повторять: «В России много наций, но есть только одна национальность – дорож-





ник». Уверен, Петр Алексеевич был бы рад узнать, что мы продолжаем его традиции, двигаясь в том направлении, первые шаги по которому сделал еще Петр Алексеевич Старовойтов.

явшегося месяц назад в Казани финала V Национального чемпионата «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia).

Емельяновский техникум наряду с кафедрой «Автомобиль-

и межрегиональные конкурсы дорожников, и даже общероссийский.

Сразу после поднятия флага – награждение наиболее заслуженных дорожников, внесших вклад в развитие дорожной отрасли края, и в первую очередь ветеранов, работавших вместе со Старовойтовым. Под аплодисменты присутствующих им вручаются Благодарственные письма, памятные нагрудные знаки, а также медаль, учрежденная к 80-летию юбилею Петра Алексеевича Старовойтова.

#### **Николай Димитров, руководитель ГП КК «Каратузское ДРСУ»:**

– Петр Алексеевич Старовойтов был гигант в дорожной отрасли, его авторитету доверяли. Он умело занимался подбором кадров, видел способных людей. Молодежь, которая с его подачи пришла в дорожную отрасль, до сих пор работает и возглавляет предприятия. Мы в Каратузском районе сохраняем память о Петре Алексеевиче. Вот уже 11 лет проводим шахматный турнир на приз имени Старовойтова.

#### **Полигон принимает гостей**

Под торжественные звуки гимна поднимается Государственный флаг России, и соревнования объявляются открытыми. Эта церемония еще раз подтверждает правильность слов, только что прозвучавших со сцены: она поручена старейшему участнику соревнований – Сергею Комиссарову, машинисту погрузчика филиала ГП «КрайДЭО» Канский № 2, и самому молодому – студенту Емельяновского дорожно-строительного техникума Тимофею Волвенкину.

К слову сказать, нынешний конкурс – первый, в котором наравне с рабочими предприятий принимает участие студенческая команда, в которую входит Тимофей. Впрочем, к этому дню ребята уже смогли доказать свой профессионализм не только на краевом, но и на общероссийском уровне – они стали призерами состо-

ные дороги и городские сооружения» Сибирского федерального университета является базовым образовательным учреждением дорожной отрасли края. Мало найдется на красноярской земле таких дорожных организаций, где бы не работали его выпуск-

#### **Александр Зайков, директор ГП КК «Большемуртинское ДРСУ»:**

– Между собой мы – те, кто с ним вместе работал, – звали его Петр Великий. Именно Старовойтов сформировал существующую по сей день в крае структуру дорожной отрасли, которая доказала свою эффективность. С ее командой, ее традициями и подходами к работе. Радует, что люди, которые руководили и руководят отраслью после Петра Алексеевича, сохраняют верность его принципам.

ники. Гордость техникума – полигон, который несколько лет назад учебному заведению помогала обустроить вся дорожная отрасль края. Нынешний конкурс профмастерства – далеко не первые соревнования, которые он видит. Здесь проходили и региональные,

практики, или самой зрелищной части соревнований. Эх, жаль, что полигон находится так далеко от города и полюбоваться поистине ювелирным мастерством дорожников могли только члены команд и болельщики.

А полюбоваться было чем. Кто



бы мог подумать, что фигуры высшего пилотажа есть не только у летчиков! А как иначе назовешь демонстрацию навыков искусного управления такими мощными, многотонными механизмами, как, например, экскаватор, погрузчик или автогрейдер?

Только представьте: перед экскаватором на стеклянной стопке стоит куриное яйцо, и машинист должен ковшом его осторожно – нет, не сломать, а надломить, не повредив при этом саму стопку. Или «игра в волейбол», когда при помощи ковша надо осторожно снять установленный на подставке мяч и аккуратно опустить его в ведро.

В «волейбол», кстати, «играли» и машинисты погрузчиков. У них задание было ничуть не проще: поочередно занести ковш погрузчика в двое узких, всего лишь сантиметров на 10 шире, ворот, снять с их деревянных перекладин по мячу так, чтобы те упали в ковш, а перекладины при этом остались на месте. А затем – внимание! –

забросить их оба в практически плоскую горизонтальную сетку.

Непростым было задание и у грейдеристов: им предстояло ножом автогрейдера осторожно сбивать игрушечные кубики с подставок разной высоты, не задев при этом подставки.

– Мы сюда отправили нашего лучшего грейдериста – Максима Прудникова, – рассказывает директор Тасеевского филиала ГП

вали свое мастерство, выполняя на скорости «змейку», в том числе задним ходом. Virtuозность, с которой мастера справлялись со стоящими перед ними задачами, была просто фантастической.

– Очень сложные упражнения, особенно для новичков, – признается машинист фронтального погрузчика Сергей Косяков, работающий в Специализированном автотранспортном предприятии. –

**Александр Петров, директор ГП КК «Ачинское ДРСУ»:**

– Старовойтов помогал каждому, кто к нему обратится, не выделяя никого особенно. Он был ко всем одинаково требователен и одинаково внимателен, откликался на разные нужды. Это замечательная черта, присущая настоящим руководителям.

«КрайДЭО» Антон Слезак. – Соревнования, конечно, очень сложные, принимают в них участие высококлассные специалисты, но мы очень надеемся на Максима Николаевича и верим, что он достоин чести родного предприятия.

Водители комбинированных дорожных машин демонстриро-

Наша команда принимает участие здесь впервые. Мы вообще-то не дорожники и даже не знали, что в крае проводятся подобные соревнования. Но экскаваторщики, бульдозеристы, водители самосвалов и машинисты погрузчиков на нашем предприятии тоже есть, поэтому мы решили в них





участвовать. Если в следующем году мне удастся снова пройти отборочный тур, я с удовольствием приму в них участие. Только тогда я буду делать немного по-другому и уже не допущу тех ошибок, что не позволили мне сегодня занять первое место.

Кстати, любопытный факт.

#### **Сергей Каменецкий, начальник Нижнеингашского участка Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО»:**

– Конкурсы профмастерства, зимняя спартакиада, другие спортивные соревнования – все это объединяет отрасль, и наш филиал старается принимать во всем участие. Большим энтузиастом подобных мероприятий являлся Петр Алексеевич Старовойтов, который был очень творческим человеком. Конечно, Старовойтов досконально знал свое дело, но люди, забота о людях для него были превыше всего.

Практически все задания были разработаны коллективом Емельяновского дорожно-строительного техникума около трех лет назад, когда только появилась идея стать участниками чемпионатов WorldSkills Russia. После того как задания были апробированы на краевом конкурсе профмастерства, их взяли на вооружение другие регионы страны и национальный чемпионат.

#### **Поздравляем чемпионов!**

– Мне нравится, что с каждым годом конкурс становится все более массовым, – делится впечатлениями заместитель директора по учебно-производственной работе Емельяновского техникума и по совместительству главный судья соревнований Юрий Варфоломеев. – За время, что он проводится, сложилась хорошая команда экспертов-судей. Ребята знающие, все понимают друг друга с полуслова, независимо от того, мастер

он производственного обучения в техникуме или работает на предприятии. Нравится, что среди участников конкурса становится все больше тех, кто любит соревноваться, общаться с коллегами и перенимать их опыт. Но лично для меня эти соревнования особенные – наконец-то к «взрослому» кон-

курсу допустили наших ребят из техникума. Тимофей Волвенкин и Андрей Фельк смогли подтвердить свой профессионализм и заняли призовые места в номинации «Машинист экскаватора», опередив тех, кто имеет опыт работы на производстве.

Особые поздравления в этот

#### **Алексей Старовойтов, заместитель генерального директора ГП «КрайДЭО»:**

– Хорошо, когда в отрасли есть такие традиции, как эти профессиональные соревнования. У нас огромный край, предприятия из разных районов раскиданы далеко друг от друга, и этот конкурс помогает нам объединиться в одну большую семью, почувствовать локоть друг друга. Мы все – одна большая команда.

день принимала команда Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО», в честной борьбе завоевавшая первое место. Впрочем, для представителей других дорожных подразделений этот день оказался не менее радостным. Например, команда ГП КК «Балахтинское ДРСУ» увезла с

собой две награды – Андрей Казачек занял второе место в соревнованиях автогрейдеристов, а Алексей Шемелев стал лучшим среди водителей самосвала.

– Это не первые наши соревнования, – говорит Алексей Валерьевич. – В прошлый раз мы также принимали в них участие, и хотя команд было намного меньше, мы заняли совсем не призовые места. Я четвертое, а Андрей – пятое. Сегодня же, когда узнали, сколько человек участвует в конкурсе, на победу даже особо и не рассчитывали. Думали, если в десятку лучших попадем, и то будет хорошо. А оно вон как неожиданно все обернулось, – улыбается Шемелев.

По итогам конкурса победителями в личных зачетах стали:

в номинации «Машинист автогрейдера» – Максим Прудников, представитель Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО»;

в номинации «Машинист фронтального погрузчика» – Александр Авдашкин, ГП КК «Ачинское ДРСУ»;

в номинации «Машинист экскаватора» – Тимофей Волвенкин, учащийся Емельяновского дорожно-строительного техникума;

в номинации «Водитель самосвала» – Алексей Шемелев, ГП КК «Балахтинское ДРСУ».

*Михаил ПЛЕТНЕВ*

# Ермаковский феномен Архипова

Сегодня вряд ли кто быстро, не задумываясь, назовет в регионе государственное предприятие, демонстрирующее столь впечатляющую динамику роста производственных объемов при всеобщем российском экономическом спаде. А между тем вот оно: Ермаковский филиал ГП КК «Дорожное ремонтно-строительное управление № 10».

У дорожников принято отчитываться поквартально, и мы поступим так же. Так вот, за первые три месяца прошлого года филиалом ДРСУ-10 было выполнено работ на 14,317 миллиона рублей, а за аналогичный период 2017-го уже на 16,966. То есть больше на 18,5 процента.

Директор предприятия Иван Архипов не находит в этом ничего из ряда вон выходящего. Прежде всего, для себя лично. Ветеран дорожной отрасли, хозяйственник с громадным управленческим опытом, Иван Степанович, если касается работы, в прямом смысле не дает покоя ни себе, ни подчиненным:

– А иначе никак, – признается руководитель. – Знаете поговорку: курочка по зернышку клюет? Надо кусок хлеба повсюду искать. Действую именно по такому принципу и специалистов своих торможу. Стараемся не пропустить ни одного тендера, объявляемого на строительство, ремонт или содержание дорог, особенно в близлежащих районах. Ну, и выиграть, разумеется. Вот получили подряд на ремонт улично-дорожной сети в Ермаковском районе, где нашим конкурентом на торгах был человек, возглавляющий фирму, все имущество которой – ручка с бумажкой. Не согласился с результатами, жалобы на нас строчит. А мы работаем.



Руководитель Ермаковского филиала ДРСУ-10 Иван Архипов

В одном только районном центре филиалу предстоит уложить асфальт и выполнить ямочный ремонт на общую сумму 9,242 миллиона рублей. В натуральных показателях это семь улиц протяженностью не меньше пяти километров. Кроме того, заключены контракты на ремонт УДС в селах Григорьевка, Мигна, Жеблахты. Но самое удивительное, что предприятие Архипова активно ремонтирует УДС в соседнем Шушенском районе. К изумлению, кстати, самих шушенцев, часто интересующихся: у нас что, нет своего такого же дорожного филиала?

– Филиал у них есть, коллеги



Бригада ямочного ремонта, (слева направо): тракторист Николай Лукьянов, водитель Никита Якоцц, ветеран предприятия Анатолий Майнагашев, его сын мастер Владимир Майнагашев, дорожный рабочий Ренат Сургутский



Грейдерист Сергей Бланк



Укладка асфальта на улице Мира в селе Ермаковском

работают, как считают нужным, у них свои планы, а я не имею привычки заглядывать на чужую кухню, – говорит Иван Степанович. – Еще раз повторюсь, что мы не привередничаем и готовы даже на мелочи размениваться, если того требуют интересы предприятия и коллектива. Выиграли торги на сумму 600 тысяч рублей, будем благоустраивать одну из улиц села Казанцево. В прошлом году выполнили солидный объем работ в поселке Шушенском и селе Средняя Шушь. Недавно мне звонил глава Шушенского Владимир Шорохов, напомнил об очередном тендере по ремонту УДС. Будем участвовать. Поступило интересное предложение из Курагинского района, где в Артемовске приступили к вторичной переработке золотоносных хвостов. Это дело мы тоже без внимания не оставим.

Кроме того, не гнушаемся выполнять разовые подряды у частных фирм и коммерсантов. В Ермаковском застройщик из Красноярска возводит на собственные средства детский сад, пригласил нас в качестве субподрядчиков выполнить работы по благоустройству территории вокруг объекта. Занимаемся содержанием в Ергаках участка федеральной трассы Р-257 «Енисей», там же содержим подъезды к воинской части, прежде называвшейся Федеральным центром подготовки спасателей МЧС. Короче говоря, предприятие реально загружено, задействована вся техника, весь транспорт, все мощности.

– Асфальтобетон где берете? – спрашиваю Архипова.

– Еще в далеком 1987 году приобрели списанное оборудование на стекольном заводе, восстановили, починили, вдохнули в него вторую жизнь и в этом смысле ни от кого не зависим. С начала года произвели 1,2 тысячи тонн асфальтобетона. У нас, должен заметить, немало машин и механизмов на грани списания, однако все они на ходу и участвуют в производственном процессе. Но это не значит, что парк у нас не обновляется: в прошлом году приобрели новый грейдер, двигатель на КДМ.

– Что-то мы все о подрядах, производственных фондах. А люди?

– Во времена императрицы Екатерины II жил такой митрополит, говоривший: деньги – ничто, люди – все. Мы своими специалистами тоже не разбрасываемся – тех, кто этого стоит, ценим на вес золота. Не скажу, что из 55 человек все трудятся исключительно на совесть и с полной отдачей, однако не имею права публично не воздать должное механизаторам и водителям Александру Горбунову, Михаилу Белошапкину, Андрею Харитонову, Евгению Пивсаеву, сварщику Петру Купчихину. Нет претензий к четверым братьям Хроминым – ребята молодые, старательные, грамотные. А вот ушел на заслуженный отдых мастер Анатолий Викторович Майнагашев, на его место заступил сын Владимир, который заочно учится на чет-

вертом курсе СФУ по нашей профильной специальности. В июне 60-летний юбилей у водителя грейдера и автопогрузчика Сергея Романовича Бланка, и если он уйдет на пенсию, для предприятия это будет ощутимой потерей. Загодя уговариваю его остаться. Тем более, сезон, можно считать, в разгаре, возросли заработки, к основному заработку доплачиваем вознаграждение за коэффициент трудового участия.

Но от производственных вопросов никуда не деться, и наша беседа как-то сама собой снова к ним возвращается. Напоминаю Ивану Степановичу о претензиях, нередко высказываемых населением по поводу качества дорожного покрытия после ремонта. На что Архипов ответил:

– У нас на асфальтоукладчике компьютер, оператор толщину покрытия задает согласно технической документации заказчика, и машина строго ей следует. Краевая лаборатория специально приезжает, проверяет качество укладки, так что не нахалтуришь. Скажу больше: порой самим приходится завышать высоту покрытия. Частенько слышу от населения и другое: что вы во время ремонта улично-дорожной сети какими-то отрезками, то здесь, то там, асфальт кладете, разве сплошняком нельзя? Можно все, только это не от нас зависит, а от наличия финансовых возможностей у муниципалитетов. Где укажут в задании, там и работаем. Вот и судите сами.

*Владимир НЕСЯЕВ*

## Образ будущего красноярской авиации

18 мая прошло выездное заседание комитета по промышленной политике, транспорту и связи Законодательного собрания, посвященное проблемам авиаперевозок в крае.

В заседании, кроме депутатов, также приняли участие представители министерства транспорта, руководство Международного аэропорта Емельяново, аэропорта Черемшанка и авиакомпании «КрасАвиа», представители Счетной палаты края и профсоюза.

Первоначально участники ознакомились с работой аэропорта «Черемшанка», осмотрев перрон и аэровокзал. Затем проинспектировали строящееся здание нового терминала «Емельяново». После экскурсии состоялось обсуждение вопросов, касающихся перспектив развития аэропортов.

– Я бы четко провел грань между аэропортами Черемшанка и Емельяново, – сказал министр транспорта края Сергей Еремин. – Они не конкуренты друг другу, потому что выполняют разные задачи: есть малая авиация, есть большая. Это сегменты с разными условиями и потребностями.

К тому же, по мнению генерального директора авиапредприятия

Андрея Колесникова, реанимировать «Черемшанку» реально. Для этого необходимо построить новый модульный терминал. Сроки постройки составят всего 3–4 месяца, стоимость проекта относительно низкая – около 70 млн рублей.

– Мы нацелены на создание аэропорта-лоукостера, который оказывает услуги по оптимальным ценам. Отсюда сможет улететь порядка 30 рейсов в сутки – как транзитных, так и на север края, как пассажирских, так и грузовых, – считает Колесников. – Я прошу депутатов поддержать проект, чтобы приступить к его реализации в ближайшее время в этом году.

Вслед за малой авиацией настал черед большой – депутаты посетили строящийся пассажирский терминал аэропорта Емельяново. После ввода его в строй аэропорт, по словам генерального директора ООО «Аэропорт Емельяново» Андрея Метцлера, при полной загрузке сможет обслуживать до 5 млн пассажиров в год – против 1,8

млн на данный момент. Для этого уже открыты новые направления в Тюмень, Омск, Сянью (Китай), привлекаются новые перевозчики, и сегодня с аэропортом работают 30 компаний. В результате, в то время как в целом по России пассажирооборот сократился на 5%, в крае он немного прирос, а также увеличились и налоговые отчисления предприятия в бюджет.

Для дальнейшего увеличения количества перевозок, по мнению представителей предприятия, необходимо решать вопрос об изменении подходов к финансированию.

Непосредственно на заседании комитета, состоявшемся в административном здании аэропорта Емельяново, депутатам представили проект современного красноярского хаба. Как сообщил генеральный директор АО «Эра Групп» Алексей Васильченко, помимо здания порта он будет включать в себя парковку на 440 мест, мультимодальный логистический центр, ангары для хранения грузов и ремонта авиатехники, а также железнодорожную ветку. Основной упор в работе хаба, по мнению Васильченко, надо делать не на перевозку пассажиров, а на грузы. Напомним, что в настоящее время прорабатывается технико-экономическое обоснование строительства жд ветки из Красноярска до аэропорта.

## Покорители водных просторов

30 июня енисейские речники отметили профессиональный праздник – День работников морского и речного флота. Торжественные мероприятия состоялись на центральной набережной реки Енисей, в районе третьего причала.



На рейде в парадном строю с флагами расцветивания выстроились теплоходы «Александр Матросов», «Волна», «Николай Игнатюк», «Борис Колесников», «РТ-760», «Рига», «Тасеево». К ним от пристани направился теплоход «Чайка», на его борту – руководители судоходных компаний, которые приняли парад и поздравили экипажи судов с профессиональным праздником.

На берегу, под открытым небом, состоялся праздничный концерт, посвященный Дню речника. Поздравить речников пришел министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин:

– Дорогие земляки, гости праздника, речники и глубокоуважаемые ветераны флота! Позвольте от лица губернатора Красноярского края Виктора Толоконского поздравить вас с Днем работников морского и речного флота. На карте Красноярского края красуется пространная сеть голубых артерий – рек, которыми гордится край. Эту своенравную стихию, которой вы посвятили себя, суровую и где-то неприкасаемую, каждый год вы мужественно покоряете.

Торжества, посвященные Дню работников морского и речного флота, кроме Красноярска, состоялись в городах и поселках Красноярского края, республик Хакасия и Тува, где живут и работают речники Енисея.

Алла МАЛАХОВА  
Фото автора

# Небо зовет юных

**В средней общеобразовательной школе № 149 в Советском районе Красноярск вот уже 15 лет работает музей авиации Красноярского края. Единственный в системе краевого народного образования. Действительно, явление уникальное.**

Впрочем, в том, что он появился именно в этой школе, удивительного ничего нет: она расположена на территории бывшего аэропорта Красноярск-Северный. Когда ее только построили в 1991 году, то нашелся инициативный педагог – Наталья Николаевна Шумайлова, «заразившая» всех идеей создания школьного музея авиации Красноярского края. Спустя десятилетие, в 2002 году, ее мечта воплотилась в жизнь.

– Наш музей я считаю народным, – говорит учитель истории, а по совместительству директор школьного музея Светлана Васильевна Соколова. – Дело в том, что многие родители наших учеников работают в различных структурных подразделениях гражданской авиации, у нас есть даже целые династии. Взрослым идея пришла по душе, и они откликнулись: стали помогать детям собирать фотографии, книги об авиации, документы. Приносили различные авиационные приборы, памятные знаки и форменную одежду. Постепенно музей приобрел зримые очертания – и сегодня он повествует о

зарождении и развитии авиации в нашем крае, о красноярских летчиках, их нелегком труде и подвигах во время Великой Отечественной войны. В 2012 году в музее появился большой энтузиаст, Почетный работник транспорта Российской Федерации Владимир Лейман. Владимир Иванович работает в аэропорту Емельяново в обслуживании международных воздушных судов, а свободное время проводит у нас в музее, с ребятами. Рассказывает им о назначении тех или иных приборов, помогает создавать фотомонтажи с портретами красноярских авиаторов, описанием их подвигов. Он самый большой помощник детей.

Когда в зале собрались школьные активисты, Светлана Васильевна объявила программу встречи: состоится презентация диспетчерского пульта, который в качестве подарка преподнесли работники филиала аэронавигации Центральной Сибири, а также награждение ребят, активно участвующих в развитии музея.

Среди приглашенных гостей мы увидели специалистов, кото-

рые взяли на себя обязательство привести диспетчерский пульт в рабочее состояние, – представителя дирекции филиала аэронавигации Центральной Сибири Владимира Балдина, ведущих инженеров Вячеслава Журавлева и Владимира Долгих, сотрудницу филиала Надежду Казакову.

Директор школы Александр Августович Шмаланд поздравил ребят с успехами и подарил специальную клавиатуру, без которой пульт не может работать, и системный блок. О важном назначении диспетчерского пульта в работе наземных служб и обеспечении безопасности полетов гражданских воздушных лайнеров школьникам рассказал Вячеслав Журавлев.

Затем состоялась церемония награждения: почетные грамоты и памятные подарки были вручены ребятам, участвовавшим в создании экспозиций музея, и Владимиру Лейману.

Познакомился с десятиклассницами Викторией Макаровой, Александрой и Ириной Полиными, Александрой Курбатовой.

– Нам повезло, мы получили задание – подготовить социальный проект, – рассказывают девочки. – В качестве основной темы мы выбрали деятельность нашего музея. Работали более двух месяцев. Справились. Когда собирали информационный материал, узнали немало интересного. Теперь воспринимаем музей как бесценную книгу знаний.

*Анатолий КАСАТКИН*





# Олимпиада рабочих рук



## С 16 по 19 мая в Краснодаре прошел финал V Национального чемпионата «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia)

### Впереди планеты всей

Это был самый большой чемпионат WorldSkills в мире: по 109 компетенциям соревновались студенты техникумов и колледжей от Крыма и Калининграда до Камчатки и Сахалина – всего более 1300 участников. Все ребята перед этим прошли отбор и стали победителями в своих регионах.

В отличие от спортивной олимпиады, на этих соревнованиях все решали не только минуты и секунды. Оценивали работу участников настоящие мастера своего дела – более 1600 экспертов, представители промышленных гигантов, ведущие специалисты отраслей. Выделено несколько основных направлений – строительство, IT-технологии, творчество и дизайн, промышленное производство, сфера услуг и обслуживания гражданского транспорта.

В течение четырех дней участники создавали цветущие сады, показывали высший пилотаж в изготовлении кондитерских изделий, ремонте мебели, работали на всевозможной технике, собирали роботов для склада и микроспутники для космических ракет.

– Чемпионат WorldSkills – это не только смотр лучших профессиональных сил России. Это еще и платформа для создания совре-

менной системы образования и подготовки рабочих кадров, – ответствовала участником заместитель министра образования и науки России Людмила Огородова.

Вне конкурса на чемпионате в Краснодаре выступили молодые профи из 24 стран мира от Бразилии и Австралии до Канады и Японии. WorldSkills – это уникальная площадка для обмена опытом.

Впрочем, не только студенты принимали участие в чемпионате, шанс побороться за звание лучшего был и у школьников: 305 чемпионов, победивших на реги-

ональных соревнованиях в 56 регионах России, а также участники из Белоруссии, Швейцарии и Нидерландов.

### Дневник чемпионата

И хотя соревнования официально стартовали 16 мая, уже накануне, 15-го, работа на чемпионате кипела вовсю. В первую очередь, жарким этот денек стал для экспертов-судей. Высокое жюри скрупулезно обсудило различные спорные моменты, которые только могли возникнуть по ходу судейства по каждой компетенции.

Впрочем, участникам тоже не пришлось скучать без дела. Дорожную отрасль Красноярского края на Национальном чемпионате в компетенции «Машинист



дорожно-строительных машин» представляли студенты Емельяновского дорожно-строительного техникума Андрей Фельк (бульдозер) и Тимофей Волвенкин (экскаватор).

В этот день ребята визуально ознакомились с местом проведения соревнований и техникой, на которой им предстояло выступать, – это оказались лучшие образцы производства всемирно известных фирм «Джон Дир», «Катерпиллер», «Хьюндай», «Бобкэт». К слову, не только наши конкурсанты, но и большинство других участников оказалось с ней незнакомо, что не могло не внести определенный элемент нервозности.

Затем состоялось торжественное открытие соревнований.

16 мая было посвящено знакомству с техникой и первому конкурсному заданию – проверке теории и правил ПДД. Результаты: Тимофей – 7,5 балла (5 ошибок), Андрей – 9 баллов (2 ошибки).

17 мая первыми начали экскаваторщики. Задание – взять мяч с подставки и положить его в ведро. Наш участник, выступавший под номером 3, в ведро не попал. Второе задание – раздавить яйцо ковшом, при этом стеклянная стопка,

на которой его установили, должна была остаться целой. Яйцо раздавлено блестяще. Третье задание – налить жидкость в три стакана. Последнее – сбить бутылку после трех оборотов вокруг своей оси.

Затем наступила очередь бульдозеристов. Первое задание касалось подготовки техники к работе: визуальный осмотр, проверка рабочих жидкостей, очистка стекол и т. п. Второе – «змеяка». Ребята срезались на мелочах: один сигнал не подал по окончании работ, а по нему фиксируется время, второй – при маневре задним ходом не поднял рыхлитель.

По итогам двух дней у наших ребят: бульдозер – 5-е место, экскаватор – 3-е место.

18 мая также оказался соревновательным днем. Экскаватору необходимо было загрузить машину песком, а бульдозеру – разработать траншею 15 метров длиной и 80 см глубиной. Тимофей, наш участник на экскаваторе, ошибок в упражнении не допустил, однако было опасение, что он может потерять очки за общее время, отведенное на упражнение. Нужно было погрузить семь ковшом грунта, а Тимофей погрузил восемь. Но все-таки в итоге Ти-

мофей Волвенкин занял 1-е место (по итогу трех дней – 2-е место).

Отлично выступил Андрей Фельк на бульдозере – и в этот день, и по итогу всех трех он оказался лучшим и занял 1-е место.

– Впечатления от поездки самые хорошие, – говорит Андрей Фельк. – Конечно, было очень сложно, но и очень интересно. Победить было совсем не просто – возрастная категория до 21 года, а значит, что там не только студенты соревновались, но и те, кто уже работает на производстве и к началу чемпионата уже имел профессиональный опыт.

– Основная сложность, на мой взгляд, в том, что техника оказалась незнакомой, – подхватывает Тимофей. – К ней надо было привыкать. Если мы и на следующий год пройдем отборочные туры и снова попадем на общероссийский чемпионат, то выступим уже по-другому. Многие ошибок, которые сделали из-за волнения, уже не допустим.

Что же касается общекомандного зачета, то в нем команда Красноярского края, во многом благодаря ребятам-дорожникам, заняла почетное 8-е место и вошла в десятку лучших.

*Александр ИГНАТОВ*



## Памяти Бориса Мукоеда

Тяжело и горько становится на душе, когда нас покидают родные, близкие, товарищи по работе. 2 мая после перенесенного инсульта от нас ушел Заслуженный строитель России, лауреат премии Совета

Министров СССР Борис Мартьянович Мукоед, посвятивший годы жизни дорожному фонду.

Борис Мартьянович родился 2 июля 1932 года на Украине. Высшее образование получил в Новосибирске, закончив в 1956 году институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Тоннели и мосты». В наш край он приехал по распределению и попал на работу в институт «Гипросовхозстрой» (позже переименованный в «Сибагропроект»), который занимался проектами развития сельского хозяйства. Благодаря профессионализму, преданности делу и трудоспособности он был назначен на должность директора института и руководил им до конца 80-х годов.

В начале 90-х Мукоед как опытный хозяйственник принял непосредственное участие в разработке устава Красноярского дорожного фонда, который был основан в 1993-1994 годах. Именно Борису Мартьяновичу мы обязаны написани-

ем основных тезисов устава, которые легли в его фундамент. Борис Мукоед был одним из основных помощников Валерия Глотова – в те годы заместителя председателя крайисполкома, а позже заместителя губернатора края. Первым директором фонда стал Сергей Филиппович Зяблов, пригласивший в 1995 году Бориса Мартьяновича к себе на должность помощника, в которой он проработал более десяти лет.

– Мы, работники дорожной отрасли Красноярья, с большим уважением относились к Борису Мартьяновичу, – говорит Георгий Михайлов, начальник службы управления персоналом КГУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». – Я близко познакомился с ним в 1997 году, когда пришел на работу в Красноярский дорожный фонд. Человек он был очень компетентный, грамотный, с большим жизненным опытом. Борис Мартьянович – человек большого мужества, с сильным характером, всегда отстаивавший свои убеждения. Он старался жить для людей, всегда был готов поддержать, оказать помощь.

Мы все, кто работал рядом с Борисом Мартьяновичем в дорожной отрасли Красноярского края, скорбим и помним его как грамотного специалиста, отзывчивого товарища и прекрасного семьянина.

*Дорожники Красноярья*

# Мэр приходит в гости



## Глава Красноярска Эдхам Акбулатов в рамках мероприятий по обеспечению дорожной безопасности посетил производство группы компаний «БРИЗ».

Эдхаму Шукриевичу были представлены возможности компаний. Это нанесение дорожной разметки и производство разметочных материалов, производство, установка и обслуживание светофорных объектов, производство, установка и обслуживание дорожных знаков, а также презентованы собственные разработки компаний, такие, как самый современный пешеходный переход, снабженный запатентованной системой «КУБ NEXT», инновационные светофоры, производство разметочных материалов, специально адаптированных к условиям Сибирского федерального округа.

В рамках визита мэр посетил производственные цеха компании «Формула-К» – единственного в Сибири предприятия, где про-

изводится полная линейка разметочных материалов, получил представление о масштабе и возможностях компаний, ведь многие новинки впервые применялись и применяются на дорогах Красноярска именно специалистами «БРИЗа».

Руководитель группы компаний «БРИЗ» Андрей Валерьевич Кукарцев отметил:

– Для нас приоритетен комплексный подход, возможность своими силами решать вопросы организации безопасности дорожного движения, обустройства дорог от и до. И мы как никто заинтересованы в том, чтобы нанесенная нами разметка держалась круглый год, морально устаревшие светофоры были заменены на современные и требовали лишь об-

служивания, а не постоянного ремонта, чтобы знаки соответствовали всем изменениям ГОСТов.

В рамках визита на предприятие глава Красноярска ознакомился с инновациями компании, современной техникой по нанесению разметки, посетил цеха по производству всей линейки разметочных материалов. Особое внимание Эдхам Акбулатов уделил вопросам открытости предприятия для трудоустройства молодых специалистов. Отметим, что в группе компаний «БРИЗ» порядка 300 работников. При этом предприятие регулярно привлекает молодых сотрудников, для чего активно взаимодействует с вузами и техникумами.

Завершая инспекцию, глава города Эдхам Акбулатов отметил, что качественное содержание элементов улично-дорожной сети города для обеспечения дорожной безопасности – это значимая и ответственная задача:

– Очень важно, чтобы выполнение этих работ осуществлялось с применением самых современных технологий. Отрадно, что наши красноярские компании стараются внедрять и сами разрабатывают передовые новшества. Поэтому перед департаментом городского хозяйства поставлена задача – оценить качество предлагаемых технологий и возможность их более активного применения на улицах Красноярска. А также будут рассмотрены варианты совершенствования условий контрактов на установку и обслуживание элементов дорожной безопасности.

## ОТ ВСЕЙ ДУШИ

Поселок Мина Партизанского района связан с райцентром дорогой общего пользования. Увы, но технические характеристики этой трассы не позволяют организовать по ней регулярный муниципальный маршрут, и пенсионерам, чтобы попасть на прием в районную больницу, приходилось ехать на трех автобусах, делая крюк в 200 километров. Не удивительно, что многие жители Мины предпочитают делать свои дела в райцентре Манского района селе Шалинском.

К несчастью для пенсионеров, на междугородное сообщение (а именно к нему относится межмуниципальный маршрут № 582 с. Шалинское – п. Мина) льготы не распространяются. Поэтому они обратились в министерство транспорта края с просьбой включить

автобус от их родного села до Шалинского в список льготных. На днях Сергею Еремину, министру транспорта, поддержавшему решение распространить действие соцкарты и на данный маршрут, пришло письмо от жительницы Мины Надежды Филимоновой.

«От имени всех пенсионеров нашего поселка и близлежащих деревень, – пишет Надежда Дмитриевна, – хочу искренне и от всего сердца поблагодарить вас и весь ваш коллектив за большую проделанную работу по возвращению нам транспортных льгот. Профессионализм, понимание, корректность в общении с гражданами – отличительные черты вашей команды. Желаем вам и вашим семьям здоровья, успехов на трудовом поприще, удачи и позитива».

# Сравнительно-полевые испытания

**Сибирские дороги стали полигоном для испытаний дорожной разметки. 30 мая на участке трассы Красноярск – Енисейск появилось 38 поперечных полос, нанесенных материалами разных производителей. Это краски, термопластики, холодные и спрей-пластики.**



Сравнительно-полевые испытания уже третий год проводятся под руководством управления автомобильных дорог по Красноярскому краю с привлечением независимой лаборатории. Результаты испытаний становятся основой для серьезных исследований и создания базы разметочных материалов, оптимальных для использования на дорогах регионов с резко континентальным климатом, таких, как Сибирский федеральный округ, а также проверкой на актуальность для стандартов дорожной разметки.

Единственный в Сибири производитель полной линейки разметочных материалов – компания «Формула-К» из Красноярского края – предоставил для испытаний как материалы, которые уже наносятся на дорогу, так и экспериментальные образцы. Компания позиционирует свои материалы как адаптированные для резко континентального климата и участвует в испытаниях уже не первый раз с неизменно высокими результатами.

Каждый год приоритетный объект испытаний меняется. В 2015 году в центре внимания была краска. Согласно ГОСТам она должна продержаться на дорожном покрытии три месяца с сохранением всех значимых параметров. Краска «Акцент-513» сибирского производства превысила это время на 30%, показав один из лидирующих результатов.

В 2016 году упор был сделан на термопластики. Для долговечных материалов градация сложнее: если нанесение тонкослойное, то разметка должна соответствовать требованиям стандарта полгода. Если

толстослойное – минимум год.

Продукция «Формулы-К» вновь показала себя лидером, а результаты сравнительно-полевых испытаний послужили поводом для изменения стандарта дорожной разметки организации КрУДор в части требуемых значений показателей пластичных материалов. В 2017 году поставлена цель – максимально проверить холодный пластик. Это наиболее современный и долговечный материал. В Европе опыт его применения насчитывает более тридцати лет, в России – около десяти.

В столичных городах, таких, как Москва и Санкт-Петербург, толстослойные пластики масштабно применяются на городских дорогах с 2013 года и показывают достойные результаты. В прошлом году, например, около 40% московских улиц размечались именно этими материалами.

Преимущества толстослойных холодных пластиков перед термопластками достаточно обширные: материал не размягчается при высоких температурах, а значит, на нем не будут оставаться следы протекторов от колес автомобилей, при этом к холоду он так же хорошо устойчив. Он превосходно удерживает на поверхности разметки микростеклошарик, который не вдавливаются в слой разметочного материала, как это происходит в случае с термопластиком, и соответственно разметка лучше видна в темное время суток, он стоек к химическим реагентам, применяемым на дорогах.

Кроме того, холодный пластик практически не теряет пигмента-

цию в процессе использования. Он может держаться на дорожном полотне до трех лет, без необходимости обновления. Яркий пример – МКАД, где только с появлением холодных толстослойных пластиков была обеспечена круглогодичная сохранность разметки. В Европе сохранность разметки еще дольше, но наши реалии вносят коррективы: шипы с октября по май и снегоуборочная техника пока не дают возможности увеличить эту цифру.

Минус холодных пластиков – это, конечно, значительно более высокая стоимость, чем у других материалов. Заплатить один раз за нанесение разметки, которая будет окупаться в течение следующих нескольких лет, не так просто, с учетом ограниченного бюджета.

Однако переход на пластики – это вопрос времени, говорят эксперты. Краска, которая в нашем крае удерживает лидирующие позиции, постепенно будет их уступать. Да, она дешевая и достаточно простая в нанесении, но недолговечность эксплуатации перечеркивает эти плюсы.

Холодные пластики, адаптированные для дорог Сибирского федерального округа, производятся в нашем крае с этого года. Специалисты компании «Формула-К» долго работали над рецептурой, ездили в Москву и Германию, проходили стажировки на заводах с многолетним опытом работы в этой области. И сравнительно-полевые испытания – это первая серьезная проверка для них, своего рода боевое крещение.

Каждые две недели специалисты независимой исследовательской лаборатории будут выезжать на дорогу и проводить замер всех значимых параметров. Это коэффициенты световозвращения, светоотражения, яркость разметки, а также общий износ. Мониторинг пластичных материалов, в зависимости от вида и толщины нанесения, будет проводиться или в течение шести месяцев, или в течение года, после чего по итогам сравнительно-полевых испытаний и будут сделаны выводы, какими должны быть оптимальные действия для улучшения ситуации с дорожной разметкой в крае.

# Радистка-«ПУГОВИЦА»

**Редакция журнала «Транспортный комплекс Красноярья» продолжает рассказ о ветеранах Великой Отечественной, трудившихся в транспортной сфере края.**

Когда началась война, Софье Михайловне Афанасьевой (в девичестве Лалетиной) было всего 18 лет – война пришла к ней на выпускном балу. 22 июня 1941 года Соне с друзьями-сокурсниками только-только вручили дипломы Енисейского педагогического техникума.

– Училась я всегда с удовольствием и очень хорошо, – вспоминает Софья Михайловна. – Хотя жизнь, если честно, к этому располагала мало. Родилась в 1923 году в хакасском селе Бейбулук. В тридцатом году родителей раскулачили, и нашу семью сослали на север, в Туруханский район.



– Позднее на месте нашей ссылки был построен поселок, а тогда это была глухая, непроходимая тайга. Поначалу мы, как все ссыльные, жили в землянках, и лишь потом построили бараки. Из детства я помню только голод и холод.

Через четыре года умерла мама, и Соню отдали в интернат. Но беды не смогли сломить девочку – в школу она ходила с огромным желанием, легко, словно губка, впитывая новые знания. Закончив с отличием семилетку, поступила в техникум.

По распределению девушку

отправили работать педагогом-воспитателем в Кемчугский детский дом, а спустя год, в 1942-м, ей пришла повестка из военкомата. Служила в Новосибирском бронетанковом полку, училась на курсах шоферов. Училась, как всегда, прилежно, сдала на пятерки и матчасть, и вождение, но по работе по вновь приобретенной специальности ей так и не пришлось – уж больно маленькой она оказалась, всего 152 сантиметра, едва доставала ногой до педали сцепления. После стажировки инспектор ГАИ отказался принимать у нее экзамены: водитель должен быть не ниже 155 см.

Из-за ее небольшого роста часто возникали комические ситуации. Когда Софье выдали первую военную форму, она в ней просто утонула – гимнастерка до колен, пилотка закрывает поллица, ботинки на несколько размеров больше, чем нужно. Когда ее увидел командир полка, схватился за голову и тут же распорядился: «Переобмундировать».

– После того как меня не взяли в шоферы, я решила ехать домой, – рассказывает Софья Михайловна. – Но наш командир мне категорически отказал: «Не поедешь. Таких, как ты, армия так просто не отпускает. Из тебя обязательно получится отличный солдат». Почему он так сказал, я понимала. Ведь в армии главное что? Дисциплина. А я, вымуштрованная строгим интернатским воспитанием, всегда четко выполняла приказы. Тогда я начала писать рапорт за рапортом, что хочу получить другую военную специальность. Наконец меня от-

правили в Абакан, в школу младших военных специалистов, где я получила специальность «радист и мастер самолетных радиостанций».

На войну Соня попала в 1943 году: ее направили на 2-й Украинский фронт, в 151-й гвардейский истребительный авиационный Краснознаменный Венский полк 13-й гвардейской дивизии 5-й воздушной армии. Принимала участие в боях за освобождение Румынии, Чехословакии, Венгрии. Эта маленькая, хрупкая девушка, которую в полку прозвали Пуговицей, не раз встречалась со смертью. Награждена орденом Отечественной войны II степени, боевыми медалями.

С будущим мужем, боевым офицером Михаилом Афанасьевым, Соня Лалетина познакомилась в Красноярске, еще когда работала в Кемчугском детдоме и приезжала в краевой центр в гости к тетке. Однажды захотели они с подружкой сходить в кино – Софья Михайловна как сейчас помнит, что это был кинотеатр «Октябрь», но подружка не пришла, и Соня продала ему ставший лишним билетик. Потом случайно встретилась с ним в школе младших авиаспециалистов.

– Воевали мы на разных фронтах, и всю войну он мне писал такие любовные письма, что трогали до глубины души. Однажды у меня украли вещмешок, и ничего мне не было так жалко, как эти его письма.

Уже после Победы она вместе с сослуживцами охраняла международный аэродром, демобилизовалась только в октябре 1945 года. Вскоре вышла замуж за Михаила Никифоровича. Много лет работала в гражданской авиации, заведовала билетным складом красноярского аэропорта. Ветеран авиации, ветеран труда.

Муж рано ушел из жизни. Софья Михайловна живет с дочкой, у нее двое внуков и правнучка.

Софье Михайловне Афанасьевой 94 года. Несмотря на почтенный возраст, из года в год в День Победы она вместе с другими ветеранами обязательно идет возлагать цветы к Вечному огню.

Каждый год 9 Мая в квартире Софьи Михайловны собирается много народу: родня, друзья. Накрывают праздничный стол и отмечают великий праздник – День Победы.

*Антон ТОПОЛЕВ*



Глеб Губенко, 6 лет.



Соня Журавлева, 7 лет.



Лиза Иваненко, 6 лет.



Полина Маврова, 6 лет.



Арина Боярских, 11 лет.

## Добрая традиция

Творчество играет огромную роль в развитии и формировании личности ребенка. Трудно представить малыша, который не любил бы рисовать. Традиция проводить конкурс детских рисунков, посвященных Международному дню защиты детей, в краевом управлении автодорог существует уже несколько лет. И хотя малыши, которые участвовали в первых конкурсах, уже выросли, многие из них продолжают присылать свои творческие работы на суд доброжелательного и, если честно, совсем не строгого жюри.

Вот и в этом году выставка собрала много интересных работ, выполненных в различных техниках. Зрители окунулись в сказочный мир ярких красок детских фантазий. На рисунках можно увидеть кошек и клоунов, Млечный путь и страну собак, радугу и водопад, лошадок и девочек.

Участие в конкурсе делает ребятшек общительными и уверенными в себе, повышает самооценку и раскрывает творческий потенциал. И пусть наши дети растут увлеченными, любящими и верящими в свое дело энтузиастами, получающими ежеминутное удовольствие от жизни.



Диана Вешкина, 9 лет.



Лиза Хакимова, 6 лет.



Артемий Осечкин, 7 лет.



Лиза Тришина, 11 лет.