

Западно-Сибирский
региональный журнал
для дорожников,
автомобилистов и
сотрудников ГИБДД

ДОРОГА ИММЫ

№ 10 (80) 2004

Александр РЕШЕТНИКОВ,
глава Тобольского района

Земля великая ...

Знаковая фигура

ПО СЛЕДУ ЗЕБРЫ



Праздник на носу — День дорожника. Нам, журналу «ДиМ», срочно нужна знаковая фигура — то есть человек, который своими делами и поступками отождествлял бы отрасль. Вроде бы нашли потенциального героя — мастера из Тюменского ДРСУ. Но его начальник И. Казин отверг кандидатуру:

— Человек, конечно, хороший... Но действует старыми методами, отстаёт от прогресса. Даже не знаю, кого назвать. Специалистов-то много, и толковые, и грамотные. Но особо себя ещё не проявил. А, вот кто: Сергей Александрович Юрков. Он достоин...

Года два назад мы, вспомнилось, писали о нём, точнее, упомянули. Потому что очерк был посвящён деду Сергея — Ивану Харитоновичу, его отцу — Александру Ивановичу. Выходит, третье поколение не посрамило фамильного дела.

Вообще-то, Сергей мог бы избрать другую профессию, ведь старший брат Дмитрий закончил Московский институт стали и сплавов, теперь вполне столичный житель. Подумывал и Сергей о первопрестольной, но все-таки поступил в ТюмГАСА, которую ровно тридцать лет назад закончил отец. Получил диплом академии.

Дело у парня заладилась. В 2003 году бригада, которую он возглавляет, выполнила работ на ДРСУ 25 миллионов рублей дохода, а все ДРСУ заработало 125 миллионов. Получается, что семеро «юрковцев» принесли одну пятую часть дохода всего управления, в котором трудятся около двухсот человек.

Мастер, понятно, должен в совершенстве знать порученное дело. Главнее, может, — знать людей, обладать способностью чувствовать себя в шкуре подчиненного.

«В бригаде трудятся трое из династии Кулаковых, — говорил мастер, — родственники, но все абсолютно разные люди. Евгению поручаем наиболее ответственную работу. Вообще, братья соображают быстро, но Олег — тот мгновенно, не зря его в бригаде кличут «главным инженером». Сергей ещё юный, восемнадцать только исполнилось, но училище закончил с отличными результатами, старательный мужичок...»

Их дело — разметка дорог. Как известно, разметка на 25 процентов увеличивает безопасность движения, соответственно, уменьшает количество ДТП. Итак, рассказ о бригаде разметчиков под руководством Сергея Юркова.

ПОЛЕТ «ШМЕЛЯ»

...«Шмель-11А» идет на «автопилоте». В память машины заложены все виды дорожных разметок — точно в соответствии с Европейской конвенцией о дорожных знаках и сигналах. Стандарт один — что для Тюмени, что для Гамбурга, что для Берега Слоновой Кости. Но мало кто знает, что за основу европейского закона принят ГОСТ, разработанный группой советских специалистов под руководством В. Белова. Этот документ был признан лучшим в Европе. Сейчас Вячеслав Данилович трудится в Росдорнии, который возглавляет доктор технологических наук В. Кретов — выпускник ТюмГАСА, бывший главный инженер Тюменьавтодора.

Басовито жужжит агрегат — не зря же он носит имя солидного насекомого.

— Пшик! Пшик! Пшик! — неистовствует форсуночное жало.

Неутомимо продвигается «лайнер» вперед, оставляя на планете Земля яркие следы: два метра белой линии, четыре метра пробела, потом опять два метра линии, затем снова четыре пробела... Такой пунктир предназначен для трассы местного значения, «федералке» полагается сплошная линия. А слово «пробел» уж очень не подходит для обозначения процесса разметки, лучше бы писать «прочерн», так как штрихи

из австрийской краски цвета только что выпавшего снега сильно контрастируют с темным фоном асфальта.

Экипаж «Шмеля»: водитель Евгений Кулаков, оператор Владислав Золотаев, помощник оператора Сергей Кулаков. Последний по ходу машины ставит рядом с пунктирной линией оранжевые конуса маячков — фишек, чтобы проезжающий мимо транспорт не размазал еще не высохшую краску. «Картина» окончательно созреет минут через пятнадцать — вот тогда бороздите, машины, просторы. Увы, не хотят ждать. Вон «Газель» промчалась прямо по фишкам, собрав их под себя с десятка. По весне, когда начался сезон, конусов этих было штук сто двадцать. За лето подвижные единицы «съели» почти сто.

А вон «Вольво» так прокатилась по краске, что сама вся забрызгалась — ветровое стекло, капот, крылья в белых кляксах. Хозяин иномарки тормознул наконец, пятит машину назад: «Мужики, как эту краску оттереть?» Как? Бери тряпку, окунай в бензин — и шабри до посинения, пока не засохла.

Нет, не летит «Шмель», но продвигается по трассе быстро — 6-7 километров в час. Краски в баке хватает на 7-8 км — если линия сплошная, если пунктирная, то можно без заправки одолеть расстояние в три раза больше.

Трасса, вперед! «Командор» — Евгений Кулаков, управляя маши-

«С юбилеем зебры!»



ной, неустанно следит за «удочкой». Так разметчики называют похожее на широко известную рыболовную снасть устройство, авангардно нависающее над метками впереди «Шмеля» — глаз да глаз, ни на сантиметр влево или вправо. Потому и выходит из-под «пера» линия, словно натянутая тетива лука, а не то, что бык написал — и такое, увы, не раз наблюдал автор этих строк. На иных дорогах, не на тюменских. Но, говорят, начальник Тюменского ТОДЭПа Геннадий Иванович Лаптев, проверяя качество разметки, придирается к чистоте выполненной работы, как старший боцман к выдраенной по случаю адмиральского смотра палубе линкора.

А вон едет фура с иностранными номерами, понятно, Германия. Дальнобойщик-немец, подогнав свой MAN до траверса со «Шмелем», высунул из кабины, поднял руку, большой палец к небу:

— Гут! Са-па-сибо! Бите!

Галантный народ — немцы. Но зря не скажут, значит, и впрямь разметка нравится.

— Будь здоров! Чеши давай, — отзывается Золотаев.

Владислав на разметке — вете-

Мастер Сергей Юрков



ран. Знает дело как свои пять пальцев. Экипаж оснащен бортовой связью.

— Женья! Стоп!

Это раздалось в наушниках Кулакова, водителя.

— Слушаю.

— Кажется, с микросферой неполадок.

У оператора глаз наметан. Остановились. Да, маленько засорилось сопло, которое опсыпает краской только что проложенную линию микросферой, то есть мельчайшими светотражающими шариками. Прочистили сопло. Процесс налажен.

Опять жужжит «Шмель». Маршрут длинный. От Тюмени до границ с Омской областью 365 километров — значит две красных линии, одна — осевая, 365 умножаем на три, получается 1095 километров.

КУЛАКОВЫ

Автор встретил на трассе за селом Червишево трех Кулаковых: Олега, Евгения и Сергея. Братья. Сергей для двух первых — двоюродный. Говорят, более чем тридцать лет назад в ДРСУ сначала поступил Александр Михайлович Кулаков, папа Олега и Евгения. Дали товарищу сначала



Начало рабочего дня

«Татру», потом «КамАЗ». Велели отсыпать трассу.

Потом в ДРСУ приехал из Кулакова брат Юрий Михайлович. Но он возил на «Волге» разных начальников. Братья получили квартиры в поселке Дорожник, вплотную примыкающем к ДРСУ. Женились: Александр — на Наталье, Юрий — на Елене. Пошли дети.

Теперь ни А.М. Кулаков, ни Ю.М. Кулаков в ДРСУ не служат. Что ж, работа дорожника нелегкая, спасибо мужикам за то, что выложились, сколько могли. Не грех на склоне лет подыскать дело чуть полегче.

— Так получилось, что, когда поступил в ДРСУ, мне сразу же вручили ключи от отцовского «КамАЗа», — говорит Олег Александрович, — правда, после папы на нем поездило немало народу. Мне досталось довольно побитая машина. Довел, конечно, до ума. Потом водил технику новую — КДМ, сейчас вот на «Шмеле» кручу баранку. Не поверите, тот папин «КамАЗ» все еще пашет.

Из нового поколения Кулаковых Евгений — самый старший. Первый класс школы закончил в Кулаково, а еще восемь — уже здесь, на Яру. И тут решил Женья стать флотоводцем. Есть рядышком от Дорожника, в поселке Мыс, училище речников. Цельный год носил парень морской прикид: форменку с голубым воротничком — «гюйсом» — тельняшку, фуражку с «капустой», черные брюки без ширинки.

— И тут понял, какой из меня рулевой, какой катерник, если «мариман», понимаете ли, в жизни не видел корабля, все Кулаковы — шофера да трактористы. Решил перевестись в 34-е училище, которое в Тарманах, там-то как раз и учат на водителя и автослесаря. Но морские начальники с золотыми шевронами канитель развели, бумажки писали — переписывали, какое-то там отношение требовали. Ходил-походил и плюнул на все это. Чем занимал-

Сергей Кулаков



Олег и Евгений Кулаковы



ся? Балду кружил. Ой, так не пишите, это типа матерщины получается. Короче, бездельничал. Мама, Наталья Васильевна ее зовут, такое времяпровождение не одобряет. Пристроился на СТО при магазине «Горное эхо». Битые кузова чинил — ясно, был, как говорится, на подхвате: шпаклевал, шурил кузова. Сдельно работал. Машину клиенту вручили после починки — получай деньги. На хлеб с маслом хватало.

Так и подрабатывал на станции, пока восемнадцать не стукнуло. Попросился в ДРСУ. Взяли. Хотя, конечно, поначалу тоже это... балду кру... ой, привязалось слово. Потом в армию взяли. Город Озерск в Челябинской области знаете? В общем-то, закрытый был город. Ну, объединение «Маяк», где все в округе атомными штучками нашпиговано. На машине «скорой помощи» солдат, сержантов и офицеров возил в госпиталь и гражданские больницы. Дембельнулся — и опять в ДРСУ. Мне здесь удобно. Нет, не пишите «удобно», а то подумают, что имею какой-то личный интерес. Мне здесь просто очень нравится. Честно.

Олег Кулаков пришел в ДРСУ на год позже брата.

— Тоже водитель? — спрашиваю.

— Нет, я профессионал. Потому как никогда не создаю аварийных ситуаций, не создаю угрозу для жизни пассажиров и пешеходов, не сажусь за руль в нетрезвом состоянии. Вообще никогда не сажусь за баранку. Просто не имею водительских прав. И не стремлюсь их получить. Я оператор «Шмеля».

Когда оформился в ДРСУ Сергей Кулаков — этого из братьев не помнит никто. Женя утверждает, что, мол, еще раньше нас, Олег — что чуть позже. Однако Серега пока ходит в помощниках оператора. Вот он-то как раз и закончил 34-е училище, год отслесарил в ДРСУ, а уже потом стал разметчиком. Но не на «Шмеле», а на «газончике». Там разметка ручная: кладешь на асфальт трафарет, нажимаешь на курок пистолета-пульверизатора, а в итоге получается прелестная зебра или стрелка направления движения. «Шмель», понятно, и в Африке «Шмель».

— А вообще, что за «насекомое»

такое и с чем его едят? — спросит читатель.

— Сначала получили прайс-листы на разметочную машину, — рассказывает заместитель начальника управления автомобильных дорог области О. Иванов. — Значит, свою продукцию предлагает предприятие «СТИМ». Поузнавали, конечно, что это за фирма. Оказалось, солидная. У нас ведь все закупки проходят через торги. «Шмель» отпускают за 1,4 миллиона. Аналогичные образцы обходятся на порядок дороже.

— Потом вместе с Олегом Владимировичем поехали в Москву, там и познакомились с разработчиками, — дополняет начальник отдела безопасности дорожного движения УАДО П. Буйносов. — Ребята такие грибастые — ну, как солисты белорусского ансамбля «Песняры». Кстати, и «СТИМ» — предприятие из Белоруссии, город Брест. А изделие — «Шмель» — они сделали весьма серьезное: шасси — наша нижегородская «Газель», двигатель — японская «Хонда», помпа — американская, компьютер — чисто белорусский. В целом вещь хорошая и полезная. Товар пользуется спросом в ближнем и дальнем зарубежье. Не удивлюсь, если «Шмель» пойдет в США. Главное — мы, тюменцы, в числе первых закупили эти машины.

— Установили прочные контакты с белорусской фирмой, — резюмирует О. Иванов. — Специалисты из «СТИМ» приезжали в Тюмень, помогали с наладкой. Да и наши разметчики ездили к ним, получали необходимые детали, краску...

Врубился звук в наушниках.

— Женя, отвлекись на секунду от удочки, — сказал Золотаев. — Взгляни в зеркало заднего вида.

— Вижу: груша.

— Желтая — зрелая значит. Очень вкусная. Что характерно, с собственной дачи, которая, знаешь, в Суходолье — за объездной дорогой. Остановись — угощу.

— Некогда. А груша у меня своя есть. На мысовском рынке брал. Вот.

— А-а, зеленая.

— Зато большая.

— Ешь сам. Щупал я рыночный фрукт — зубы ломаешь.

И тут бортовая связь выключилась. В качестве лирического отступления доложу: ту зеленую грушу впоследствии употребил автор этих строк. Еще раз спасибо, Олег. Но сей фрукт стал пищей для размышления именно о пище. Рабочий день разметчиков начинается в семь утра, а то и раньше, заканчивается — пока светло. За сезон надо сделать как можно больше. Продукты — «тормозок» — с собой в дорогу не возьмешь, летом в несусветную жару мигом все прокиснет. Ну и берут ребята лишь чай в термосе: кабина «Шмеля» раска-



ляется до пятидесяти градусов, плеснешь внутрь горячей заварки — помогает, так как уравнивает температуру организма с температурой окружающей среды. Обед — в придорожном кафе. Дороговато, но куда денешься, сухомыткой здоровья не поправишь.

...Чертит пунктиры тудяга «Шмель» — получается прямо как на глобусе маршрут транссибирской линии Лондон — Буэнос-Айрес. Только там шарик голубой, а здесь серый асфальт. «Шмель» прошел трассу в прошлом году, еще вполне отчетли-

во сохранилась разметка того сезона. По ретро-линии значительно легче вести «удочку». Можно маленько расслабиться.

— Женя, — раздаётся в наушниках, — нынче у нас праздник.

— Знаю, Слава, 60-летие Тюменской области.

— Это само собой. Другая славная дата — ровно 100 лет «зебре», которую сейчас твой братишка рисует.

— Домчимся до Ишима — поставлю ему мороженого.

— Вот еще пишут, что дорожную разметку впервые проложили в английском городе Шрусбери в 1820 году — из белых камней. Краску начали применять тоже в Англии — ровно 90 лет назад, а световозвращающие шарики внедрили в 1937 году.

«Шмель» исправно чертит искрящуюся на солнце бело-голубую линию. В наушниках глухо, как в танке. Трасса делает крутой поворот, не до разговоров. Тут обостряется внимание и водителя — «командора», и оператора. Вот снова вышли на прямую линию.

— Как Наташа? — включаются наушники.

— Думаю, через месячишко стану папой. Мальчик будет. Сын, понимаешь. Первенец.

— Как же, у самого дите... Женя, линия, кажется, начала сужаться. Надо бы приподнять форсунку.

— Сейчас наладим.

ЗОЛОТАЕВ

Его в бригаде зовут Вадик, а надо бы — Влад, так как по паспорту Владислав. Так уже сложилось. А еще величают «главспецом». Да, на разметке Золотаев завершает седьмой сезон. Евгений Кулаков год проучился в речном. А Владислав Николаевич закончил четырнадцатое училище, получил диплом штурмана-помощника механика, даже навигацию отработал по специальности в Тюменском речном порту.

— Ходил на буксирном теплоходе под номером 118, — вспоминает Золотаев, — так-то оно интересно. И все же понял: не к тому берегу прибил, не мой это хлеб. Папа, Николай Леонидович, работал в Агродорсерви-

Оператор Владислав Золотаев



се. Вот и перебрался поближе к отцу. Поставили меня оператором разметочного агрегата.

Это еще не «Шмель». Компьютерное «насекомое» появилось значительно позже. Бригаду вскоре из Агродорсервиса передали в Тюменское ДРСУ. Коллектив был солидный, человек пятнадцать. Так как постоянно пропадали на трассе, вдали от дома, обитали разметчики в будке на раме ГАЗ-53. Деревянная «скворешня» оказалась мала, изладили другую, просторнее. Поставили здесь в два яруса шесть коек — сами смастерили из подручных материалов. Газовую печку смонтировали. Виталька, водитель автобудки, по совместительству исполнял роль повара, стряпал здесь еду.

После напряженного трудового дня особого комфорта и не требовали. Прилег — и немедленно уснул. Жаловались Сереги — двое студентов нефтегазового университета, устроившихся подработать на летний сезон: у ребят ноги не умещались в рамках будки.

Вот что необходимо подчеркнуть: при подборе разметчиков кадровики особое внимание уделяли не остроте ума, других психофизиологических особенностях. Главное — это ноги, точнее, их длина. Оба Сергея оказались двухметрового роста, понятно, имели соответствующие конечности.

— Ходили и ходили по трассе, — говорит Владислав. — Нам, обычного склада народу, за день удавалось прошагать километров семь, Сереги про-

ходили не менее десяти. Но ведь надо не просто топтать, размахивать туда-сюда руками. Сначала надо было точки расставить. Знаете, как это делается? Значит, восьмидесяти метров длины веревка. Двое ее натягивают над предполагаемой линией разметки, третий, взяв кисть на длинной палке в одну руку, ведро краски в другую, шествует вдоль «нитки», макает кисть в краску, ставит точки. Четвертый человек смотрит, чтобы линия не пошла наперекосяк.

Студенты справились с операцией вдвоем. Балет «Лебединое озеро» видели? Точь-в-точь. Серегу натягивали веревку, потом один из них шел навстречу другому, ступая по веревке, чтобы не ослабить натяг. А еще умудрялся кисть в ведро макать и точки ставить. Уморительное зрелище! Встречаю сейчас одного из Серег, по соседству живет. Б-о-ольшой стал человек — не в смысле габаритов, а по должности.

Технология не стоит на месте. Разметчики стали использовать лазерные установки. Значит, сам оптический генератор стоит на «газоне» с разметочной форсункой, а впереди метров за сто движется та самая автобудка со светоотражательной мишенью сзади: белая полоса посередине, две желтые по краям. Не должен красный луч выходить из-под «прицела». К лучу, как к вожжам, и привязан разметочный агрегат.

— На прямых участках трассы лазер показал себя хорошо, — отзывался мастер С. Юрков. — Но, увы, таких у нас не так уж и много. Будка с мишенью вошла в поворот — и прицел тут же сбился...

Получается, опять надо искать веревку. Отказались от лазера. Правда, говорят, однажды он оказался очень даже на высоте.

Для ночлега бригада разметчиков остановила свою автобудку у какой-то придорожной кафешки. Не успели парни прилечь, как по крыше забарабанили. Выглянули дорожники: крутые с бритыми головами:

— Ну вы, в натуре, башлять собираетесь? — и пальцы веером. — Кто тут за главного? Давай без базара, отстегивай футляр. За что? За использование дороги, за постой.

И тут, говорят, кто-то включил ла-

зерную установку: тугий огненно-красный луч прорезал темноту. Братва прикинула, что это прицел станкового пулемета. На ходу повскакивали в джипы — и врассыпную.

Честно признаться, авторская реконструкция сюжета по отдельным высказываниям, то есть описанный момент — версия. По другой же версии выходит, что бандюганы просто так уважают дорожников. За это им большое мерси.

Ясно, без веревки «метчикам» не обойтись — если участок короткий.

— А если, скажем, надо пройти то сплошной, то прерывистой линией от Ишима до Сладково, а это 90 километров? — задается Золотаев риторическим вопросом. — Да, ходили, бывало. По первости за месяц командировки три пары обуви изнашивали. Однако навыки приобретаем.

— Сейчас, прежде чем перейти к разметке, пускаем по трассе «Шмеля», в системе с краской держим совсем небольшое давление, идет машина со скоростью десять километров в час, а следом то-оненькая струйка, вернее, белые капельки. Их обычно замечает лишь разметчик, ну и, понятно, держит удочку над точечками, — делится опытом Сергей Юрков. — По старинке мы за лето могли бы разметить лишь одну дорогу, а ведь их «под крылом» УАДО — 8351 километр.

Золотаев — человек творческий. А творчеством Вадик, Влад, Владислав Николаевич считает исключительно разметку, расчертил красивыми линиями улицу — это произведения искусства. Что там Эдуард Мане с его «Копной сена» — мазня. В конце бабьего лета, когда в ДРСУ кончается разметочная деятельность, Золотаев увольняется. По весне опять приходит, начинает с нуля. И так четыре сезона подряд.

Но теперь, похоже, «главспец» останется. Ведь многие, закончив одно дело, переходят на другое. Разметчики, скажем, садятся за руль КДМ — комплексной дорожной машины: убирают снег, посыпают на полотно песчано-соляную смесь. Останется, наверное, Золотаев из-за уважения к мастеру Сергею Юркову.

Автор многожды пытался назначить Сергею Александровичу встречу для разговора по душам. Все не получилось: сезон — каждая секунды доро-

га. Намедни, едва продрал глаза, вижу: за окном хлещет дождь. И даже, знаете, обрадовался, дескать, кто же в такую погоду станет работать. Звоню Сергею по сотовому.

— А мы уже здесь, в Чикче. Нет, не разметкой заняты, благоустройством населенного пункта, — слышу в трубку. — Сильный дождь? Ну и что? Разве какой катаклизм помешает укладывать трубы. Работы здесь еще как минимум на неделю.

— С Золотаевым, надеюсь, смогу пообщаться. Он-то, поди-ка, на базе, в ДРСУ?

— Вадик тоже здесь. Он всегда со мной.

О ДНЕ И ХЛЕБЕ НАСУЩНЫХ

И все-таки randevу состоялось. Юрков и Золотаев подъехали к Дому печати в ясный и чистый выходной день. Утро было такое. В глазах Юркова читаю: «Эх, какое время зря теряем». У разметчика Золотаева лицо стало светлеть лишь тогда, когда небо вдруг стало хмуриться, сейчас ливень может хлынуть — ну, хоть какое-то оправдание безделью. Хотя у ребят абсолютно законный выходной — воскресенье на дворе. Сегодня коллеги-дорожники двинули кто на дачу картошку копать, кто — по грибы, кто — на рыбалку. Тему рыбалки, кстати, и затронули в то воскресное собеседование.

— Эх, каких карпов ловил Олег Петрович Глухов в озере под Новоселезнево, — заулыбался Золотаев. — Это в Казанском районе делали разметку дорог. В той будке и жили. Тогда в ней и хозяйничал водитель Глухов. Места красивейшие: озеро голубое, лилии бело-розовые, важные пеликаны расхаживают вдоль берега. Приходим с разметки, еле ноги тянем за собой. А Олег Петрович устроил нам рыбный день: уха вкуснющая, карп жареный! Сейчас Олег Петрович на «кадеэмке» трудится, все-таки разметка — для молодежи работа.

Вспомнили опять-таки всегда аккуратного, исполнительного и четко-го Женю Кулакова, умного «главного инженера» Олега Кулакова.

Зебра пришла на дачи



— Вот выводит Олег линию вручную. Нужен он по делу, зовешь, мол, Олег, а он, задумавшись, всегда повернется к тебе вместе с краскопультом. Естественно, ты весь, с ног до головы, в белой краске, три дня потом отмываешься бензином и ацетоном. Таким макаром Олег перекрасил всю бригаду, — смеется Золотаев.

Вспомнили мастера Александра Кирилловича Федоренко, ветерана разметки, на слуху не раз оказывался Владимир Чемоданов — это он первым оседлал «Шмеля». Юрков дал великолепную характеристику Владимиру Ивановичу Шалабодову, который в бытность Сергея студентом преподавал в ТюмГАСА сопромат. Так умело преподавал, что сопромат, как ни странно, знали все. А ведь студенты из поколения в поколение утверждают: сдал экзамен по сопромату — жениться можно.

Ясное дело, женился Сергей. И теперь в семействе Юрковых растет еще один Саша: Александр Иванович — дед, Александр Сергеевич — внук.

Говорим о проблемах.

— Хороший разметчик должен знать не только машины, новые технологии, но основательно разбираться в проектах, — продолжает Юрков. — Есть проекты хорошие, толковые, основательные, но, увы, таковых не так уж и много. Разметка должна соответствовать знакам. Смотришь иногда, проектировщик предлагает на участке дороги прерывистую линию, а по ПДД требуется сплошная одинарная или сплошная двойная. Бардак получается. Приходится исправлять. У Олега Кулакова это хорошо выходит, умеет он ладить с людьми. По

съездам: если есть знаки — примыкания или «уступи дорогу», то мы, естественно, размечаем такой съезд, если знаков нет, то уж извините... Приятно размечать те дороги, которые построены, реконструированы в последние три года — сделаны по уму, на уровне европейских стандартов.

Существует, так сказать, вопрос с красками.

— Белорусская, то есть родная для «Шмеля» краска, сложностей не порождает, — делится мастер, — а вот попробовали мы краски казанскую и пермскую. Замучились. Фильтры забиваются. Правда, сейчас Пермский завод лакокрасочных материалов очень старается улучшить качество продукции. Уральские специалисты-производители к нам не раз приезжали. Привезли последнюю партию краски, сказали, мол, должна подойти. Использовали мы товар на небольшом участке — для эксперимента. Время покажет: окажется устойчивой — станем применять. Пермь — однако, родной федеральный округ. Говорят же, телушка — полушка, да рубль перевоз. Пока же работодатель, от греха подальше, снабдил нас австрийской краской.

— Больше всего, как понял автор, разметчиков волнует, окажется ли фронт работ на будущее. Торги все-таки, конкуренция.

— Что тут скажешь, у таких людей, привязанных к делу душой и сердцем, работа будет всегда.

Егор КАБРИОЛЕТОВ.
Фото автора.

Комментарий начальника отдела безопасности дорожного движения УАДО П. БУЙНОСОВА:

— Приятно сознавать, что наши дети выходят на достойный уровень. Почему говорю «наши дети»? Потому что с папой Сергеем — Александром Ивановичем Юрковым я учился вместе в ТюмГАСА с 1969 по 1974 год. Он, А. Юрков, был самым лучшим студентом, одна «четверка» в дипломе. Александр имел право выбора престижной должности — тогда все стремились на Север. Но Саша попросился в Ишим — мастером в ДСУ-2. Сейчас он исполнительный директор Ишимского филиала научно-технологического и проектного института транспортной инфраструктуры (НТПРТИ).

А под руководством дяди Сережи — Ивана Харитоновича — я после второго курса проходил практику на строительстве автодороги Тюмень — Тобольск у села Борки. В трудовой книжке записано: *форменный рабочий I разряда.*

Теперь о сыне и внуке. В этом году, благодаря умению и настойчивости мастера С. Юркова, размечено 27 дорог с общей протяженностью 1419,3 километра, на них нанесено линий разметки 674,7 километра. Если сложить линии в единую площадь, то получится «территория» в 77442 квадратных метра. На это ушло 38 тонн краски. Сюда еще надо добавить 574 километра разметки на федеральной дороге Тюмень — Ишим — Омск, Екатеринбург — Тюмень и Курган — Тюмень (магистраль «Байкал»).

Верно указано, что разметка увеличивает безопасность дорожного движения — об этом говорит анализ ДТП за последние три года. Количество происшествий по дорожным условиям уменьшилось: в 99-м году было 25, 2003 году — 19, хотя количество транспорта за это время возросло в несколько раз.

На Сергея Юркова всегда можно положиться в этой ответственной работе, как на грамотного специалиста. Он находит ошибки в схемах дорожной разметки и устраняет их, то есть он не просто исполнитель, а настоящий инженер — короче, Дорожник. Своей работой Сережа, я считаю, спас не одну человеческую жизнь.