

Так держать!

За честь республики

«В Краснодаре состоялся V Национальный чемпионат «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia).

В компетенции «Дорожно-строительные машины» по специальности «Управление автогрейдером» уверенную победу с отрывом в 34 очка одержал молодой работник ОАО «Алексеевскдорстрой» Тимур Шершнев.

Другие участники в этой номинации, также представители ОАО «Алексеевскдорстрой», тоже не остались без наград. Бронзовую медаль в специальности «Управление бульдозером» завоевал Ильдус Хисматуллин. Награды Medallion for Excellence в знак признания высокой степени профессионализма вручены Ивану Мотылеву в специальности «Управление фронтальным погрузчиком» и Эдуарду Ермолаеву в специальности «Управление экскаватором».

Поздравляем, ребята! Вы достойно представили транспортный комплекс Татарстана на Национальном чемпионате «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia)-2017!

Эту приятную новость передал заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства РТ Андрей ЕГОРОВ».

(По материалам прес-службы министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан).



«Наше участие в Национальном чемпионате логически следовало из победы на региональных состязаниях, – рассказывает Фаиль ШАКИРОВ, присутствовавший на состязаниях, но в качестве эксперта в компетенции «автогрейдеры». – В первый день ребята сдавали теоретический экзамен, показывали свои знания в ПДД, оказании первой медицинской помощи. На второй и третий дни запланирована была практическая часть. Считаю, что подобные мероприятия нужны не только для того, чтобы показать

своё мастерство. Большое значение, на мой взгляд, имеет общение с коллегами из других команд, обмен опытом. Это, кстати, помогает и нервное напряжение снять – преодолеть страх перед соревнованиями, из-за которого порой забываются элементарные знания и умения. А если человек психологически готов и спокоен, то наполовину он уже победитель. Полагаю, что подобные чемпионаты приносят немалую пользу для нашего предприятия. И не только как реклама. Они помогают максимально раскрыться

участникам, как профессионалам. Позволяют поверить в свои силы, провозируют дальнейшее совершенствование навыков, знаний и умений.

С этими словами согласен и Тимур ШЕРШНЕВ: «Появилась уверенность в себе, желание с удовольствием, хорошо и качественно работать».

На фото, предоставленном министерством транспорта и дорожного хозяйства РТ, слева на право: Эдуард Ермолаев, Тимур Шершнев, Фаиль Шакиров, Ильдус Хисматуллин, Иван Мотылев, Андрей Егоров.

Ежегодный техосмотр

Автопарк ОАО «Алексеевскдорстрой» немаленький. Насчитывает он около пятисот единиц машин. Здесь и автотранспортная, и прицепная, и дорожно-строительная техника.

Отношение к подготовке машин перед очередным строительным сезоном у дорожников серьёзное. Практически за полгода начинают они к нему готовиться – проводят дефектовку, приобретают запасные части.

Отремонтированные машины мало чем отличаются от новых – также блестят краска и лак.

По завершении техосмотра, результатами которого остались довольны и водители с механизаторами, и руководство предприятия, в торжественной обстановке был зачитан приказ генерального директора о награждении особо отличившихся при подготовке к строительному сезону денежными премиями.

Первые места определились следующим образом: Фанис Гарифуллин (Алькеевский участок), Владимир Федосов (Биллярский участок), Игорь Миросердов (Спасский участок), Михаил Фомичёв (Новошешминский участок), Раис Гайнулин (цех дорожно-строительной техники), Рустам Хакимуллин (цех импортной дорожно-строительной техники), Андрей Зайцев (автотранспортный цех).

Денежные премии в итоге получили сто человек.

Завершилось мероприятие пожеланиями продуктивной и безаварийной работы.



«В победу над фашизмом воины-дорожники внесли неоценимый вклад. Не щадя жизни, под шквальным огнём врага они восстанавливали и строили разрушенные мосты, дороги, аэродромы, обеспечивали победу Советской армии в крупнейших сражениях.

С первых дней войны интенсивность движения войск и автомобильного транспорта по автомобильным дорогам превзошла все ожидания. Потребовалось обеспечить восстановление, а в отдельных случаях и строительство новых автомобильных дорог, организацию на них движения большой интенсивности.

Ни одна операция в ходе Великой Отечественной войны не готовилась и не проводилась без участия специалистов автотранспортной, дорожной служб, воинов автомобильных и дорожных соединений и частей.

Самоотверженный труд военных дорожников в годы Великой Отечественной войны являлся неотъемлемой составной частью героического ратного труда всех советских воинов по разгрому врага.

Общая протяжённость военно-автомобильных дорог, обслуживавшихся ими, составило около 360 тыс. км. Воины-дорожники построили, восстановили, усилили и отремонтировали свыше 100 тыс. км дорог и более 1 млн. погонных метров автодорожных мостов.

На пунктах обслуживания, развёрнутых на военно-автомобильных дорогах Ставки Верховного Главнокомандования, фронтов и армий, было обеспечено питанием 32,8 млн. военнослужащих и оказана медицинская помощь более 1,1 миллиона раненых и больных. Через пункты технической помощи и пункты заправки горючим прошло 2 млн. автомобилей.

Общее количество автомобилей, проехавших по военным дорогам, равно 127 млн. На фронтах в 1941-1945 годах находилось 400 000 воинов-дорожников».



День Победы

В этот день Алексеевские дорожники традиционно возложили цветы к Вечному огню, почтили память павших в Великой Отечественной войне.



Любой, наверное, дорожник согласится, что работать в условиях города очень тяжело. И не только потому, что основной процесс происходит чаще ночью. Не только потому, что днём не всегда бывает возможность полноценно отдохнуть на не очень удобных кроватях. Главные сложности заключаются в другом. Здесь и повышенная нервозность из-за большого потока машин, порой нахально въезжающих за ограждения. Паутина проводов над головой, которую, кажется, вот-вот порвут самосвалы поднятыми кузовами. Огромное количество вмонтированных в асфальт люков, каковые нужно аккуратно обработать. А ещё встречаются неуправляемые троллейбусы. Точнее, не имеющие аккумуляторов и, как следствие, не имеющие возможности объехать работающий на «его полосе» укладчик с остывающим асфальтом. Дорожники, конечно, справляются. Применяя где практически смётку, а где и ненормативные идиоматические выражения. Помогает!



Казанские «ТОНКОСТИ»



Сложности профессии

«Строя железные дороги, не забывай о конной повозке» —



— так гласит малоизвестная мудрость. Поясняет она, что опыт отцов и дедов негоже забывать — всегда может пригодиться.

Вот он и пригодился, когда нужно стало отработать ювелирно — продлить имеющуюся уже тротуарную дорожку на территории заповедника в Болгарах. Сложность состояла в том, что невозможно было подать асфальт к нужному месту привычным способом. Думали-думали дорожники каким образом решить эту задачу, и поступили как «на заре времён» строительных — применили для доставки асфальта от термоконтейнера до места укладки обыкновенные строительные тачки, снабдив их по всем правилам полами и учредив «двухсменку».

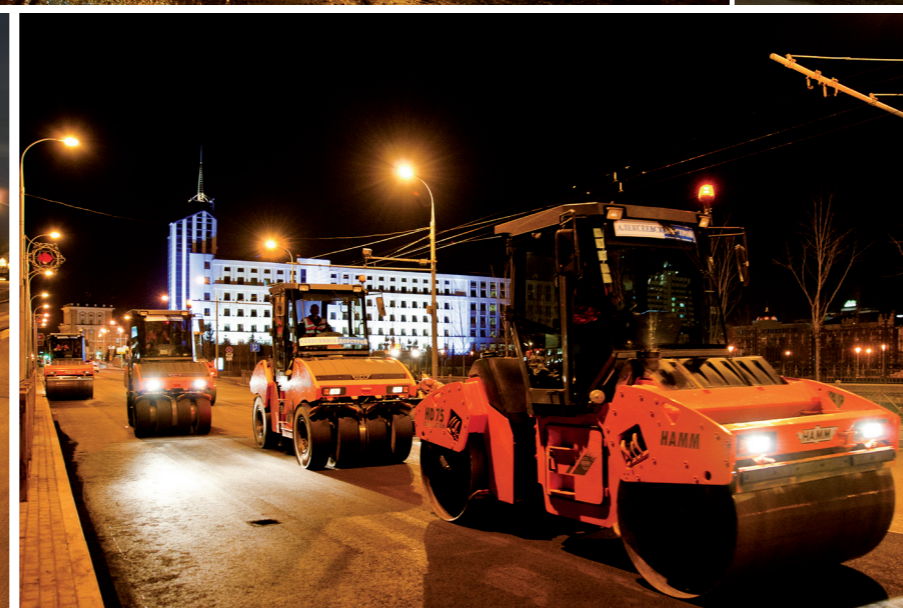
Так что, любой желающий мог наблюдать редкое оригинальное шествие, подобное которому здесь, возможно, уже происходило... лет пять-сот тому назад.



Фоторепортаж

Огни большого города

Жизнь в огромном мегаполисе не затихает ни днём, ни ночью. Тысячи машин проносятся по улицам во всех направлениях. И всем им нужен хороший асфальт. Но здесь рождается дилемма: дорожникам нужно работать, а водителям – ехать. Единственный вариант её решения – ремонтировать улицы по ночам. Абсолютно движение, конечно, не прекращается, но транспорта становится, всё же, заметно меньше.



Разметка пластиком

Оспаривать важность дорожной разметки вряд ли кто решится. Единственное, разве что, замечание может вызывать её недолговечность. О новинках в этом деле расскажет Андрей ГЕРВАСЬЕВ, специалист ООО «Мостовик».

— Так сложилось, что наше предприятие занимается и дорожной разметкой тоже. На сегодняшний день существуют три наиболее популярных способа её нанесения. Это аэрозольная краска, термопластик и холодный пластик.

Такие технологии появились в Европе сравнительно недавно. Нас заинтересовал именно холодный способ, имеющий массу плюсов: эластичность покрытия, износостойкость и твёрдость материала, морозостойкость и устойчивость к воздействию агрессивных сред, неподвержен-

ность расплавлению на солнце, отсутствие в составе растворителей и токсинов, хорошая адгезия, однородность покрытия, высокий коэффициент яркости.

Холодный пластик продлевает срок службы разметки в два раза: подсчитано, что дорожная разметка высококачественным холодным пластиком не теряет чёткости в течение как минимум двух лет, тогда как термопластик, не говоря уже о аэрозольных пигментах, держатся не более года.

Лучше всего дорожная разметка холодным пластиком проявляет себя на

следующих участках: пешеходный переход, стоп-линия, шумовая линия, дублирующие знаки, указатели направления движения, остановки муниципального транспорта.

Постепенно набирает популярность новый метод — механизированное нанесение холодного пластика. Поэтому, рассчитывая на перспективу, в этом году планируется приобретение дорожной разметочной машины «Контур 650ХПЭ», которая предназначена для горизонтальной дорожной разметки современными однокомпонентными холодными пластика-

ми с использованием световозвращающих микросфер из стекла.

Сейчас пока мы арендуем подобную технику у Белорусской фирмы ООО «СТИМ», производящей эти машины, набираемся опыта, так сказать. В этом нам помогли представители из Бреста Владимир и Александр. Хорошие, адекватные ребята, которые буквально в два дня всё объяснили, показали, обучили.

Сейчас работаем самостоятельно. На сегодняшний день уже разметили около десяти километров дорог. Могли бы и больше — но не позволяет погода.



«Мужик должен многое уметь»

Так считает Александр АКСЁНОВ, герой нашей небольшой юбилейной публикации. А исполнилось юбиляру недавно по его выражению «ровно шестьдесят лет отроду и, почитай, сорок шесть лет трудового стажа» — ведь начинать ему работать «по взрослому» пришлось аж с четырнадцати годов, потому, что... Впрочем, дадим завхозу Васильичу слово, пусть сам всё расскажет.

— Фамилия наша хоть и не самая распространённая, но считаемся мы чистопородными алексеевцами. Здесь и я родился. А где родился — там и содился. Десятилетку закончил, в армию пошёл. Всё почти по стандарту тех времён. «Почти» вот почему. Отец у меня погиб рано и пришлось мне аж с четырнадцати лет начинать работать. Была тогда возможность устроиться на кирпичный завод. Вот там я и трудился сезонами. Летом ребяташки на каникулы уходят, а я на работу. И так три года подряд. А куда денешься, если надо было матери помогать семью содержать? Разное делать приходилось. И слесарем быть, и кочегаром, и садчиком кирпича. В кочегарке, на обжиговой печи, вдвоём работали. Один дядечка старенький и я — маленький. Топилась она углём, который нипочём не желал гореть без дров. Сначала тонны две антрациту зата-

щишь, а потом пару кубометров дров-метровок наколешь. Иначе план — десять тысяч кирпичей в смену обязан обжечь — не выполнишь.

— Было у меня поначалу желание из школы после восьми классов уйти и на работу устроиться. Завтра первое сентября, а я всё ещё в раздумьях: куда податься? В девятый класс или в рабочие? Выбрал школу, и вот почему. В то время как раз ввели в старших классах автодело, на шоферов стали учить. И мать на этом настаивала, и классная руководительница. Профессия водителя тогда в большом почёте была, престижной считалась. Вот так судьбу свою дальнейшую я и определил.

— Шоферить ещё до армии начал. В ПМК раствор возил. Тогда как раз районная больница строилась и школа-восьмилетка.

— Служил на Дальнем Востоке, в автомобильных войсках. Короче, как за ба-

ванье Камы по зимней ледовой дороге. Всего не перескажешь, да и надо ли? — Шофёрская профессия ко многому причисляет. Учишься быть внимательным, аккуратным, ответственным. А ещё чуточку становишься психологом, начинаешь лучше разбираться в людях, видишь их если не насквозь, то, по крайней мере, основные черты характера запросто можешь определить. Про себя скажу, что недолюбиваю неисполнительных, тех, которые пообещают, но не сделают. Хвастунов и врунов не люблю. Зато, с уважением отношусь к людям старой, как говорится, закалки. С железной ответственностью за свои слова и поступки. В прежнее время нас, молодых, учили всегда страждущим помогать. Не дай Бог было проехать мимо стоящей на обочине машины с голосующим шофёром. Если о таком случае в гараже узнавали, то наказывали. Воспи-

ранку уселся, так сорок с лишним лет с ней и не расставался. Грузы строительные возил, персональным водителем на легковушке быть приходилось, а большую часть в торговле работал — в РайПО сначала, а потом и здесь, в дорожном. Дали тогда мне в девяносто девятом году нового «Бычка»-фургончик, вот на нём я до пенсии почти и доработал. Почему «почти» — отдельный разговор.

— Разного повидал на своём веку: незабываемые бесконечные очереди на паромной переправе, поездки в Казань через Ульяновск или Челны, форсировали, значит, в нас чувства взаимовыручки, обязательности и прочие нормальные человеческие качества, такие, как совесть, правдивость.

— Многие нравилось мне в профессии, но об одном надо особо упомянуть. До сих пор помню благодарные радостные лица старичков и старушек в какой-нибудь деревне, когда ты им в автолавке свежего хлеба, да ещё и промтовара в придачу, привезёшь. Ну, прямо, как в той притче про семь хлебов. Незабываемые впечатления!

— Себя с уверенностью могу считать настоящим крестьянином. Почему? Да потому, что как крестьянин, как мужик многое умею и люблю делать своими руками. По дому, в саду, огороде. Что плотническое, что столярное дело разумею, что слесарное или, скажем, сантехническое. В своё время бани рубил, дома себе и сыну сам построил (не без помощи, конечно!). Одно из хобби (не уважаю это иностранное слово!), кроме рыбалки, у меня — пчеловодство — тоже больших знаний и умений требует.

— Полагаю, что прожил я эти шестьдесят лет правильно. Вот приди сейчас кто, предложи вернуться назад и всё с чистого листа начать — нипочём не соглашусь. Опять же из-за мужицкой закалки: если решил, то выполнил. Обратного хода нет. А то, что я перестановился психологом, начинаешь лучше разбираться в людях, видишь их если не насквозь, то, по крайней мере, основные черты характера запросто можешь определить. Про себя скажу, что недолюбиваю неисполнительных, тех, которые пообещают, но не сделают. Хвастунов и врунов не люблю. Зато, с уважением отношусь к людям старой, как говорится, закалки. С железной ответственностью за свои слова и поступки. В прежнее время нас, молодых, учили всегда страждущим помогать. Не дай Бог было проехать мимо стоящей на обочине машины с голосующим шофёром. Если о таком случае в гараже узнавали, то наказывали. Воспи-

Да он и не жалуется, наш Васильич. Живёт хорошей семьёй, трудится в хорошем коллективе, к разным мелким неурядицам относится с иронией и расчётливостью умудрённого житейским опытом человека.

«Он очень хороший человек! Весёлый, откровенный, ответственный, любящий людей, помогающий им. Ему смело можно доверять любое дело, даже жизнь», — так говорят коллеги. Vox Populi — Vox Dei!



Сводки «с полей»



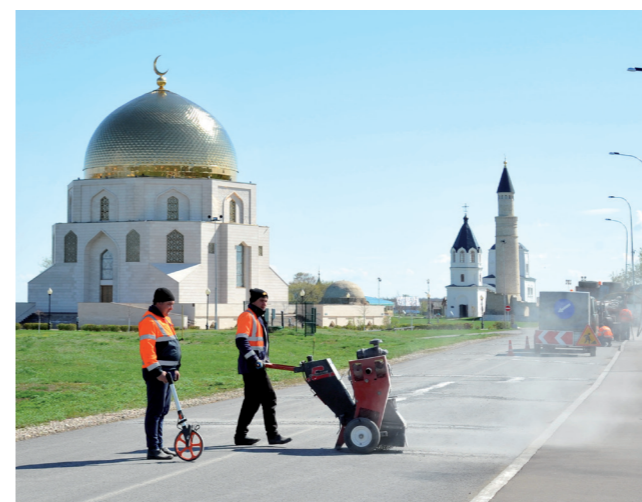
Под таким заголовком с советских ещё времён выходила на полосах районной газеты в табличной форме информация о полевых работах, проводимых колхозами и совхозами на своих угодьях.

Работу дорожников куда как приятнее видеть на иллюстрациях, где картинки говорят сами за себя, показывая всю географию и серьёзность проводимых работ.

Но и без конкретики всё же не обойтись.

На текущий момент выполнен большой объём работ по городу Казани, где все объекты крайне сложны. Ведутся работы в Болгарах, в частности, на территории заповедника. Идёт укладка «тощего» бетона на трассе М-7. Здесь же монтируются прикромочные лотки. Продолжаются работы в Чистополе, Новошешминске, Нижнекамске, Сокурах. Во всех районах, где имеются участки ОАО «Алексеевскдорстрой» ремонтируются дорожно-уличные сети.

Строительный сезон у дорожников короткий, и надо успеть сделать многое!



ОАО «Алексеевскдорстрой» благодарит вас за чистоту на дорогах

Многие, наверное, видели транспаранты с таким текстом. Видеть – видели, да не все задумывались над этими словами, от которых кроме благодарности веет глубочайшей просьбой: «Ну не сорите, вы, водители! Не бросайте по пути вашего следования всевозможный мусор! Перестаньте загрязнять Природу!».

Но как бы не так! Горы всякой дряни приходится выгребать из кюветов бригаде по содержанию дорог. Потому, верно, что наши «чистоплотные» граждане не переносят в своём авто пустые бутылки, сигаретные пачки и прочие отходы. От них принято у нас непременно избавляться. Не важно где – на стоянке, в посёлке, на трассе. Чего там мусорный бак искать. Открыл окно пошире и швырнул то, что стало ненужным, в пространство. А там пусть дяди чужие приборут. И не забочит никого, что эти «выбросы», в итоге, немалых денег стоят – подобрать, погрузить, увезти, да ещё за переработку заплатить.

Давно пришло время положить конец такому безалаберному отношению, наблюдающемуся, кстати, и в нашем коллективе. Давно следует не только самим поумнеть, но и детей своих к поряд-

ку приучить. Глядишь, со временем и бесполезная трата средств и сил «на отходы» прекратится, да и чище вокруг станет.

Сейчас на нашем предприятии внедряется сортировка мусора. Как минимум, пластиковые отходы и бумагу придётся выбрасывать в разные ёмкости, обозначенные соответствующим образом. Также пролитые масла должны собираться песком, который затем нужно утилизировать в специально отведённые места.

Пора, пора, дорогие коллеги, начать относиться к этим проблемам очень серьёзно. Иначе, погрязнем мы в них в прямом смысле этого слова.

В Европе (для справки) вопросами отходов занялись в 80-х годах прошлого века. Мы же (о, наш менталитет!) до сих пор рассказываемся.

Ну, неужели, нам слабо так жить?



Разморило меня как-то после обеда. Ну и решил я, во избежание, так сказать, несчастного случая, остановиться и вздремнуть минутку, прямо «на руле». Мгновенно провалился в сон, и привиделся мне настоящий кошмар. Будто бы еду я в Новошешминск, и вдруг, на полпути, машина глохнет. В чём дело? Ука-

плеснули. Доехал до места. А кошмарный сон, меж тем, продолжается. Подошли, будто, ко мне шофера знакомые, с нашей же базы. Поздоровались. Один и говорит: «Чёт, бензином от твоей машинёшки воняет. Ну-ка, открой капот!». Открыл. И чуть не в обморок. Это во сне-то! Вот он где, главный кошмарный сюжет кроется. С рампы капает

— Сказка ложь, да в ней намёк

Кошмарный сон шофёра

затель топлива десять литров показывает – нормально должно хватить. Искра есть – слона, как говорится, убьёт. Но – не заводится, блин! Покрутил стартером ещё малость – никакого эффекта. Соображаю, что вчера мне бензонасос меняли. Не там ли заковыка? Сиденье поднял, до лючка добрался. А там – ужас! Насос не закреплённый сам по себе бултыхается, прокладка на дне бензобака валяется, а вокруг грязи полно. Бак же вообще пустой! Отчего же, думаю, десять литров горючки датчик даёт? И с этим разобрался. Горе-слесарь насос неправильно собрал и теперь поплавок на перегородке бака лежит, до конца не опускается. Врёт, то бишь, внаглую. Нифига себе, думаю, мастер-а-а-а...

Ну, установил всё как надо, на попутке до заправки смотался, поклончил-поплакался там, чтобы бензину в пластиковую банку

бензин прямо на генератор! Мужики рты открыли. «Да ты как не сгорел до сих пор?», – любопытничают ехидно. А чё меня спрашивать, говорю. Вы того спеца попробуйте, который эту диверсию провернул. Оказалось, короче, что золотник не до конца закручен был. С него и подтекало.

Ну, всё, думаю. Если живым из этого рейса вернусь, возьму монтировку и пойду разборки устраивать. До того подраться захотелось, аж кулаки реально зачесались. Подумал так, и... проснулся. Мать честная! Пять минут прошло-то всего, а таких ужасов насмотрелся!

Страхивая с себя остатки кошмарных видений, почувствовал я вдруг, что в машине явно пахнет бензином. Холодея, включил зажигание. Так и есть! Стрелка указателя улеглась на цифру десять... Стартер, поскрипывая бендиксом, крутился вхолостую...