

"Мне повезло с учителями..."

Сергей КРАВЧЕНКО молодой и успешный архитектор. В 26 лет за его плечами среднее профессиональное и высшее образование, немалый стаж работы и местное признание. Настойчивости и стараниям этого молодого человека, который в какой-то мере сделал и продолжает делать себе имя и карьере, можно только позавидовать.

Всё начиналось со строительного техникума. Поступив туда, он впервые принял участие в городском конкурсе по малым архитектурным формам и благоустройству городской среды. Спустя год он перевёлся на отделение архитектуры и уже по этой специальности защитил свою дипломную работу, коей являлся в регионе Монумент железнодорожной славы на остановке "Транспортная".

Набирая опыт, Сергей параллельно работал и заканчивал вечернее отделение СибГИУ по специальности промышленное и гражданское строительство, а сегодня работает ведущим архитектором в компании ООО "Архитектурно-планировочная мастерская-6".



- Вообще мне повезло с учителями по жизни: мама заложила фундамент, я многое вынес для себя из учёбы в техникуме, но именно с помощью профессионалов и во многом благодаря Александру Николаевичу Бричёву я тот, кто есть, в профессиональном смысле. Он действительно мастер своего дела, и у него есть чему поучиться, и мне повезло, что я попал в "АПМ-6".

- Какие планы, цели? Хотели бы стать известным?

- Никогда не гнался за регалиями, мне не надо ни славы, ни чего-то подобного, просто нравится то, чем я занимаюсь, а раз люди отмечают и им нравится, значит я неплохо это делаю. Каких-то глобальных целей не ставлю. Сейчас я готовлю портфолио для вступления в Союз архитекторов России, это для меня следующий этап.

- Кумир, пример для подражания среди архитекторов?

- Американский архитектор времён конструктивизма Фрэнк Ллойд Райт, у него интересная своей прямоугольной геометрией архитектура. А среди местных - Александр Николаевич Бричёв. Он мой учитель, и за годы работы с ним, я перенял определённую манеру выражаться в проектах, как он. Он меня постоянно направляет и направляет, в итоге получается то, что мне и самому нравится. Направление, в котором он работает, близко к конструктивизму, соответственно и мне тоже.

- Самое необычное, что бы хотели бы построить?

- Иногда полёт фантазии органичивается, у нас сейсмический район строительства, и есть определённые ограничения при создании объёмно-планировочного решения. Если хочешь, чтобы объект имел возможность дальнейшей реализации, то нужно считаться с этим. Хочется порой "закрутить" объект, но прекрасно понимаешь, что таким он не будет, начнётся разработка рабочей документации и придётся всё упрощать, а это уже не то. Вообще в Новокузнецке заказчик ещё не готов вкладывать деньги в строительство чего-то действительно необычного, интересного, ему, условно говоря, нужна коробка. Проектное предложение стараются упростить, обрезать, облицевать материалами попроще, только чтобы внутри можно было торговать или делать что-то приносящее деньги. Вот такая тенденция.

- Бывший главный архитектор области Евгений Александрович Авдеев как-то сказал: "Железобетонная архитектура рождает железобетонное сознание". Как бы вы прокомментировали?

- Наверное, речь идёт про основательное строительство, монолитное, мощное, и, соответственно, сознание такое же. Наверное, железобетонное сознание приземляет человека. Его можно рассматривать как тяжёлое, основательное, но оно может быть и жизненным, настоящим, если, конечно, строить талантливо.

**Светлана Попова.
Александр Бокин (фото).**



- Вы приняли участие в конкурсе на лучший эскизный проект въезда в город Междуреченск. Что необычного вы предложили? Почему, на ваш взгляд, стали победителем?

- Сказал себе, что первое место должно быть моим, после работы вечерами сидел над этим проектом. От проекта требовалось организовать въезд в город и предусмотреть благоустройство. Понятно, что акцент нужно сделать на въезде: это город Междуреченск, и он тебя приветствует. Но ещё по заданию это место должно было стать местом отдыха горожан. Находясь достаточно далеко от города, оно становится не совсем доступным. Я предусмотрел возможность подъезда на личном автотранспорте, семьями либо свадебными кортежами, возможность погулять, посидеть на берегу, совершить лодочную прогулку. Благоустройство тем и прекрасно, что развивать его можно пока позволяет территория, главное - предложить идею, аккумулировать как можно больше идей.

- Кто из архитекторов был вашим учителем?

- Я пришёл в мастерскую на практику и занимался эскизированием входных узлов небольших павильонов. Все наброски показывал руководителю мастерской Александру Николаевичу Бричёву, получал замечания, советы и мотал, как говорится, на ус. Позже начал подбираться к компьютеру, по субботам приходил, с помощью Анатолия Петровича Митрофанова осваивал программы для проектирования. Потом пришло время второй практики, я сомневался - возьмут или нет, сказали: "Приходи". Уже когда техникум закончил, пришёл, написал заявление, и меня приняли.

- Как начали работать? Как отнёсся к вам коллектив?

- Отнеслись абсолютно нормально, со стороны, видимо, было видно, что я проявляю инициативу, но об этом лучше бы спросить самого Александра Николаевича. Чувствовал, что я нужен, по крайней мере, не лишний. По любому вопросу я обращался, и мне всегда помогали.

- Кто сыграл важнейшую роль в вашем профессиональном становлении?

- Почему выбрали сначала строительство, а потом архитектуру?

- С детства я хотел быть авиаконструктором, была необъяснимая любовь к авиации. Тогда я уже знал, что обязательно свяжу свою профессиональную деятельность с каким-то конструированием, но не знал конкретно с каким. Авиаконструктором не стал, самое доступное, что у нас здесь было, - это строительство, а когда появилась возможность перевестись на архитектуру, я ею воспользовался.

- Рисуете, наверное, хорошо?

- Это было привито мне и моей сестре мамой, которая в своё время закончила Художественно-графический институт в Казахстане. Она мне рано объяснила принцип построения перспективы, элементарные основы композиции и просто привила любовь к искусству. Я не посещал никакие художественные школы, были только подготовительные курсы в техникуме.

- Как возникла идея участия в конкурсах?

- В первом городском конкурсе я участвовал, когда ещё не учился на отделении архитектуры и дизайна. Подход был дилетантский, тогда я только начинал, смотрел, что делают другие участники. С тех пор каждый год старался участвовать в различных конкурсах, я понял, что если собираюсь выбирать это своей будущей профессией, если мне в этой среде вращаться, то надо продвигаться и стараться проникнуть в эту сферу.

- В 2004 году вы стали победителем конкурса, который проводила администрация Куйбышевского района, и получили возможность реализовать проект. Расскажите, как над этим работали?

- Создание Монумента железнодорожной славы было дипломной работой. Администрация Куйбышевского района предоставляла реальные задания для дипломного проектирования, которые нам, студентам, давали на выбор. В основном это было благоустройство городских территорий, я выбрал монумент. На тот момент у города был паровоз, представляющий историческое и культурное наследие, а такие вещи уничтожать нельзя. Кто был у подножия монумента, тот меня поймёт. Место, где он сейчас стоит, раньше было очень захламлённое и заросшее, но выигрышное своим расположением вблизи кольцевой транспортной развязки и возвышением относительно планировочной отметки проезжей части. Эти условия как нельзя лучше способствовали подчёркиванию монументальности. Также в задании на проектирование входило благоустройство близлежащей территории и трамвайного кольца. После подведения итогов конкурса было принято решение о реализации. Естественно, в ходе дальнейшей разработки проект претерпел большие изменения, но сама идея, конечно, осталась.