

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ТТК

№4
(12)

АПРЕЛЬ 2013

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Андрей Наношкин,
начальник ФКУ «Байкалуправтодор»

**«Наша задача –
безопасные дороги»**

Кристина СЕРГЕЕВА

**Ключевые
понятия**

Андрей МОСКОВ

**Вне основного
поточка**

Сергей ЛЫТКИН

**Работа
на совесть**

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Александр ХОХЛОВ</i> Полезные впечатления	4
<i>Агриппина МИРНАЯ</i> Неравнодушные, пытливые, умелые	6
<i>Кристина СЕРГЕЕВА</i> Ключевые понятия	7
<i>Алла МАЛАХОВА</i> Артерии жизни	8
Скорость, качество, результат	10
Новости	12
<i>Татьяна ДУДЧЕНКО</i> «БРИЗ» встречает студентов	14
<i>Александр ЕФАНОВ</i> Последняя навигация?	15
<i>Андрей МОСКОВ</i> Вне основного потока	16
<i>Олег АДМАЕВ</i> Подарок памяти	18
<i>Сергей ЛЫТКИН</i> Никто, кроме нас	20
<i>Федор СУХОВ</i> Есть такой памятник	22
Памяти товарища	23



Фото на обложке: Андрей Наношкин, начальник ФКУ «Байкалуправтодор». Автор Валерий Безмайленко

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Эдуард АЛБОРОВ

Ответственный
секретарь
Кристина СЕРГЕЕВА

Директор по развитию
Сергей ЛЫТКИН

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
227-94-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Всем, всем, всем!»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
25.04.2013 в 16.00.
Цена свободная

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.

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.



Полезные впечатления

с 19 по 21 марта в г. Сан-Антонио, штат Техас, США состоялась ежегодная международная выставка-конференция World of Asphalt («Мир асфальта»). На ней побывали специалисты КГКУ «КрУДор».



На выставке экспонировалось более 300 компаний, представлявших технологии и инновации в области производства и использования асфальта. Это, прежде всего, оборудование для производства и утилизации асфальта, дорожно-строительная техника, оборудование для ремонта покрытий, информационные технологии, химические продукты и нефтепродукты, которые используются в дорожном строительстве, испытательное оборудование, обеспечение безопасности рабочей зоны и организации дорожного движения, грузовики и прицепы. Также вниманию участников было предложено более 50 тем семинаров и обучающих программ по различным вопросам дорожного строительства.

Общепризнано, что США являются одним из мировых лидеров по объемам дорожного строительства. Но не меньшее внимание в

Смеси фирмы Crafco для ямочного ремонта. На переднем плане — полимерная смесь для ремонта цементобетона

стране уделяется вопросам поддержания сети в надлежащем состоянии. Ни на одной из выставок не было представлено столько оборудования и материалов для ремонта и содержания дорог. Например, холодные смеси для ямочного ремонта. Их выставили шесть фирм. Выглядели они все более или менее одинаково, крупностью не более 5 мм. Особенностью всех этих смесей является большая подвижность, которую обеспечивает вяжущее, у каждой фирмы свое, естественно, ноу-хау. За счет этого смеси производят впечатлительные массы каких-то живых организмов.

Были и достаточно экзотические для нас продукты. Так, например, компания EZ Street презентовала «холодный» асфальт, кото-

рым можно заделывать выбоины, заполненные водой. Лишь бы в них не было грязи. Представляете, как бы отреагировала наша общественность на такой способ ремонта!

Продолжая тему ямочного ремонта, хочется отметить многообразие инфракрасных разогревателей. Не менее десятка фирм представили их на любой вкус, размерами от четверти квадратного метра до нескольких квадратов. Одни можно переносить вручную, другие катать на тележке, третьи перевозить прицепом, четвертые навешивать на манипуляторы тракторов и погрузчиков, а пятые – самоходные. Такое многообразие конструкций инфракрасных разогревателей свидетельствует, во-первых, об актуальности проблемы (не все так благополучно в Америке с ямочностью покрытий), а во-вторых, об эффективности этого способа ямочного ремонта. Кстати, даже в штатах с теплым климатом линейные инфракрасные разогреватели повсеместно используют при укладке асфальта для разогрева кромки ранее уложенной полосы. Вереница разогревателей общей длиной до 15 метров движется перед асфальтоукладчиком и в щадящем режиме размягчает кромку асфальтобетонной полосы. Такая технология снимает вопросы качества устройства и уплотнения продольных швов.

Продолжая осматривать выставку, нельзя было не обратить внимания на такую технику, как рециклеры асфальтобетона. Проблема утилизации вскиркованного или сфрезерованного асфальтобетона стоит весьма остро. Большая часть его идет на укрепленные основания покрытия дорог, но значительная доля используется при ямочном ремонте. Причем на малоответственных дорогах и площадках в качестве добавки к вяжущему не стесняются применять отходы мягкой кровли.

Соответственно, если нужен качественный асфальт, подогрев емкости рециклера производится опосредованно, через масляную рубашку, а если особых требований к качеству нет, то пламя газовой горелки направляется внутрь смесительного барабана, что намного ускоряет процесс варки асфальта. Рециклеры выпускаются с объемом мешалки от 1 до 8 куб. м,



Прицепной рециклер емкостью 2 куб. м фирмы Ray-Tech Infrared Corp

в основном на одно- или двухосном прицепе. Но можно увидеть рециклеры, которые ставят в кузов, а также рециклеры на шасси различных автомобилей.

Качественная заделка швов и трещин в дорожных покрытиях в США является нормой. Поэтому хорошие заливщики есть практически в любой дорожной организации. На выставке заливщиков было много, но каких-то особенностей и ярких отличий друг от друга мы не заметили. Дизайн достаточно традиционный, электроподогрев «удочек» теперь есть и на отечественных заливщиках. Просто добротная и надежная техника. Продувщики выпускаются как в привычном нам исполнении, с терможалом на колесах, так и автономные, без ресивера и с легким кошем.

Невозможно в одной статье описать все многообразие техники. Огромные площади под свою продукцию заняли такие известные компании, как Terex, Sakai, Volvo, Roadtec. Асфальтоукладчики, катки, дорожные фрезы, ресайклеры, перегружатели и подборщики асфальтобетона, гудронаторы, дробилки, грохота и сопутствующие всему этому многообразию запчасти и расходники – всего не перечислишь. Из ремонтных материалов, помимо холодных смесей, отметим полимербитумные мастики для различных климатических условий, пропитки для асфальтобетонных и бетонных покрытий, армирующую асфальт и бетон полимерную фибру.

Помимо выставки российская делегация посетила семинар по



Разгрузка асфальтовоза перед подборщиком

применению инновационных материалов. Представители фирмы Crafko отметили, что одними из первых в Восточной Европе именно красноярские дорожники успешно опробовали технологию армирования асфальтобетона синтетической фиброй Forta и технологию омоложения покрытий эмульсионной пропиткой Reclamait.

В небольшом городке Киллин нам была продемонстрирована технология скоростной укладки асфальта. Выглядело это впечатляюще, а именно так: на дорогу подъехали десять асфальтовозов с нижней разгрузкой. Каждый привез 27 тонн асфальта. Старенький асфальтоукладчик Barber-Green с наполненным бункером занял исходную позицию и, толкая перед собой подборщик смеси Weiler, начал движение. Асфальтовозы отлаженно, по очереди разгружали на основание горячую смесь, которую подборщик подхватывал лопастями, перемещивал для исключения фракционной и температурной сегрегации и подавал в бункер укладчика. Через 25 минут работа была завершена. 270 тонн асфальта легли ровным слоем на одну из городских улиц. При этом асфальтоукладчик ни разу не притормозил. А ведь помимо асфальтовозов на дороге работали самоходная щетка и гудронатор. Никто друг другу не мешал, команда работала строго в соответствии с технологическим регламентом. После укладчика на дорогу вышли катки: гладковальцовый виброкаток Volvo, каток на пневмошинах Dунарас и легкий двухвальцовый каток для отделки швов и сопряжений Dura-Pac. Ни

один из катков не останавливался на уплотняемом слое – заканчивая проход, они плавно поворачивали на ранее уложенную полосу. Такая технология укладки и уплотнения гарантированно обеспечивает высокую ровность покрытия.

Что касается самоконтроля, то сразу после уплотнения на неостывший слой вышел инженер службы контроля для оперативной оценки качества укладки. Он принес знакомый многим нашим дорожникам ультразвуковой плотномер и рассказал, что после статистической оценки качества и однородности уплотнения асфальта из покрытия будут выбурены керны, результаты испытаний которых явятся основанием для оплаты выполненных работ или для наложения штрафных санкций. В общем, все почти как у нас, в смысле контроля качества. А вот такая технология скоростной укладки для нас еще долго будет экзотикой.

Конечно, от такой поездки впечатлений много. Мы пообщались с коллегами из Украины, Белоруссии, многих регионов России. Беседовали с корифеем-дорожником Борисом Самойловичем Радовским, эмигрировавшим 20 лет назад и в свои 74 года работающим в научно-дорожном центре Лос-Анджелеса. Все очень интересно, познавательно и полезно. Если у кого-то из читателей возникли вопросы, обращайтесь – расскажем в подробностях.

*Александр ХОХЛОВ,
начальник отдела
производственно-
технологического контроля
и инноваций КГКУ «КруДор»*



Неравнодушные, пытливые, умелые

В начале апреля на территории Березовского филиала ГП «КрайДЭО» собрались специалисты нескольких филиалов предприятия. Дорожники – народ занятой, особенно по весне, поэтому повод был серьезный, интересный, выдающийся. Повод красовался здесь же, на месте встречи.

К сожалению, новейшие технологии по содержанию и строительству дорог не всегда доступны в Красноярском крае. Объемы финансирования отрасли на местах отражаются на качестве и времени исполнения работ.

Но дорожники края не опускают руки, а, напротив, используют их по профессиональному назначению. Речь идет о специалистах, которые неравнодушны к своему делу.

Работники Березовского, Манского, Канского, Дзержинского и Партизанского филиалов ГП «КрайДЭО» представили на суд коллег потрясающие изобретения, в создании которых сумели и в качестве не проиграть, и на рубле сэкономить. А сколько пользы от этих изобретений!

Весело это вам покажется или нет, но встреча прошла под неформальным лозунгом «Голь на выдумки хитра».

Вот, например, «самоделка» производства Партизанского филиала: снегоборочный ковш, в прошлом – нефтяная труба диаметром несколько метров. Трубу распилили, приварили к ней ножи – и вперед! К созданию такого приспособления дорожных изобретателей подтолкнула цена – 230 тысяч рублей, именно столько стоит новый ковш на заводе в Кемерово. Не позволив себе такой роскоши, придумали свою технологию, себестоимость которой 10 тысяч рублей. Ковш исправно служит уже три года, только успевают ножи менять.

Приспособление для промывания труб, проходящих под полотном автодорог, от заледеневших образований представил филиал Манского района. Это изобретение заменяет традиционные работы на территориальных дорогах, когда нужно кипятить огромное количество воды и везти ее на Ка-

мАЗах в пункт назначения. Экономия, мягко говоря, значительная.

Выставка изобретений дорожников состоялась впервые. Изобретатели светлые головы и ранее, но именно сейчас приняли решение делиться опытом.

– Недавно я был в командировке в Богучанском районе. Очень удивился, когда увидел, как дорожные рабочие вручную, лопатами чистят снег под ограждениями, – рассказал исполняющий обязанности генерального директора ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов. – В Емельяново уже «хлопушку» изобрели! Задал вопрос директору филиала. Ни о какой «хлопушке» он не слышал. Вот что значит делиться опытом, быть в курсе. Поэтому мы решили организовать выездную площадку с демонстрацией своих изобретений. В следующем году планируем повторить это мероприятие с участием всех филиалов без исключения. Да, и не стоит отрицать хорошие начинания советских времен: мы еще подумаем о материальном стимулировании наших специалистов-изобретателей.

– Ценность настоящей выставки в том, – добавил Вячеслав Цыщук, руководитель КГКУ «КруДор», – что ее экспонаты созданы людьми, которые оценивают инновационные идеи, подхватывают и реализуют их, используя собственные ресурсы, не такие уж значительные, что скрывать. Альтернатива проста: либо ничего не делать и жаловаться, что в России плохо, либо так или иначе проталкивать в жизнь инновационные идеи.

В заключение встречи выступил министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, лично оценивший изобретения:

– Так повелось, что с давних времен Россия славилась неординарными решениями. В Европе другая ментальность: там каждый занимается своим делом, а для изобретений есть ученые. У нас, русских людей, есть выдающаяся черта: дойти головой и сделать руками. Спасибо тем Кулибиным, чьи неравнодушные сердца, пытливые умы и умелые руки помогают снижать себестоимость и повышать эффективность дорожного содержания.

Агриппина МИРНАЯ

Для дорожного работника весна – напряженное и ответственное время года. Подтопление, размыв и разрушение – вот основные номинации в лексиконе дорожника ежегодно с марта по июнь.

Но в основе дорожного труда все же лежат другие ключевые понятия. Какие, рассказал Александр Огурень, начальник отдела ремонта и содержания автодорог КГКУ «КрУДор».

– Это слова с созидательным содержанием: внимание, предупреждение, восстановление, – начал Александр Никитич. – Все действия наших служб направлены на обеспечение бесперебойного и безопасного проезда автомобильного транспорта.

Паводки – «волновое» явление, особенно заметно проявляющее свой характер в Красноярском крае. Первая волна паводков – это, само собой, таяние снегов. Самый пик первой волны по календарю – апрель. Во время второй волны – в ласковый май – вскрываются реки и, выпавшись за зиму, бушуют, выходя из берегов. И только в начале июня начинается таяние снегов в Саянах – третья волна паводков.

Стихия не имеет никакого уважения к инфраструктуре. Весенним разливам абсолютно все равно, какое сооружение станет их жертвой. Поэтому дорожные работники с первых дней весны во внимании: с целью своевременного выявления возможных форс-мажорных ситуаций проводится круглосуточный мониторинг состояния автомобильных дорог. Особое внимание уделяется дорогам и участкам на них, подверженным вероятным разрушениям в зоне водопропускных труб и мостовых сооружений, а также в результате вероятного прорыва дамб прудов, не входящих в дорожный комплекс края. Перечень таких вероятных участков, так сказать «горячих точек», составляется ежегодно и является результатом многолетнего опыта и обследования. Итак, все, что необходимо, делается в целях предупреждения разрушения дороги.

В подготовительный период для

Ключевые понятия



Пример проведения ремонтных работ по устранению последствий паводка 2012 года. Партизанский район, автомобильная дорога Партизанское – Мина, 66-й км

предотвращения размыва земляного полотна и повреждения инженерных сооружений дорог паводковыми водами проводится ряд профилактических мероприятий за счет средств текущего содержания. Это вскальвание льда, прочистка русла труб, водоотводных канав и кюветов от заледевших скоплений воды; проверка состояния мостовых сооружений, являющихся частью дорог Красноярья, мониторинг данных уровня воды вблизи мостов. Земляное полотно перед пропуском талых вод очищают от снега с максимальным использованием снегоуборочной техники. Там, где использование техники невозможно, уборка снега идет вручную.

В результате начавшегося обильного снеготаяния в начале апреля в отдельных районах края имели место случаи перелива талых вод на участках автомобильных дорог в Ужурском (три случая), Ирбейском (один случай) и Краснотуранском (один случай) районах. Дорожные и мостовые подрядные организации оперативно приняли меры по обеспечению автомобильного проезда. Вся информация с мест отслеживается и накапливается диспетчерской службой КГКУ «КрУДор» для принятия оперативных решений.

Для проведения ремонтно-восстановительных работ в долго-



срочной целевой программе «Дороги Красноярья» на 2012-2016 годы есть строка: «Ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, подвергшихся разрушению в результате обстоятельств непреодолимой силы». В этом году финансирование мероприятий по восстановлению увеличилось с 21 до 50 миллионов рублей.

– В нынешнем году зима затяжная, – подытожил беседу Александр Огурень. – Это значит, паводковые явления еще долго будут проявлять себя. Самое страшное их последствие – когда разрушается дорога, являющаяся единственной артерией для сообщения с «большим миром». Например, когда далекая деревня оказывается отрезанной от города, а значит, от продуктов питания, медицинских услуг или образования. Наша задача – не допускать таких последствий и своевременно их устранять, обеспечивая транспортную доступность населенных пунктов Красноярского края.

Кристина СЕРГЕЕВА

Артерии жизни

Представляем вниманию беседу с руководителем ФКУ «Байкалуправтодор», Почетным строителем России Андреем Наношкиным.

– Андрей Михайлович, начну с просьбы прокомментировать нашумевший случай разрушения полотна в районе Березовки Красноярского края на дороге М-53, находящейся в содержании Управления. Как на трассе федерального назначения могла образоваться яма 17 метров в длину и 25 в ширину?

– Конечно, размыв автомобильной дороги М-53 в районе населенного пункта Березовка громко прозвучал на всю Россию, несмотря на то, что в связи с паводковой ситуацией в стране были проблемы и гораздо серьезнее. В результате резкого потепления талые воды с расположенных вблизи полей сошли на автодорогу, произошло переувлажнение земляного полотна, размыв насыпи и дороги. К слову, этот участок дороги никогда не входил в число подверженных опасности в паводковый период.

– А всегда ли готово Управление к оперативному устранению интенсивных весенних разрушений?

– В данном случае мы устранили последствия размыва в течение 12 часов. Накануне этого происшествия специалисты Управления определили перечень опасных участков федеральных дорог и опубликовали его на нашем сайте, а также разослали эти данные в СМИ. Так что мы всегда наготове и стараемся, чтобы предупреждены были и пользователи дорог.

До прохождения паводка была проведена большая работа совместно с ГИБДД, МЧС и подрядными организациями, состоялись проверки на местах. Все плановые

*М-53 «Байкал»
развязка на аэропорт
Емельяново*



работы мы выполняем. Самый надежный показатель – это оперативное устранение, если что-то случилось. Сегодня задача номер один – исправить последствия весенних интенсивных разрушений.

– Сколько дорог в содержании Управления?

– 1152 километра федеральных автомобильных дорог, находящихся на территории Красноярского края, Республики Хакасия, Таймырского и Эвенкийского округов. Это автодорога М-53 «Байкал» – в границах с Кемеровской и Иркутской областями и М-54 «Енисей» – в Красноярском крае и Республике Хакасия, а также автомобильный подъезд к аэропорту от Дудинки и автомобильный подъезд к аэропорту от рабочего поселка Тура. Это вся наша сеть, по общей протяженности довольно приличная. Управление занимается ее содержанием, сохранностью, развитием, поддержанием нормативного состояния.

– С точки зрения пользователя федеральных дорог вы считаете их состояние нормативным?

– Не стану лукавить, до нормативного пока не дотягиваем, и это связано с недофинансированием в нелегкие 90-е годы. В ноябре прошлого года я проехал за рулем от Владивостока до Екатеринбурга.

Проехав 7,5 тысячи километров, составил для себя рейтинг дорог, и скажу честно: красноярские дороги в этом рейтинге не в конце, а в пятерке лучших. А вообще пользователь дорог не разделяет муниципальные, краевые и федеральные дороги. Для него дороги одни, и всегда плохие. Увидел гражданин перед своим подъездом яму и решил, что все дорожники нехорошие люди.

В нашей сети дорог есть даже такое выдающееся явление, как грунтовый разрыв федеральной автомобильной трассы на границе с Иркутской областью, которая связывает Москву с Владивостоком. Вся Россия ездит. Ежедневно тысячи тонн грузов со всей страны везутся по трассе М-53, а тут 5 километров – грунтовые!

В этом году начинаем строительство 12 километров обхода населенного пункта Нижняя Пойма, который позволит ликвидировать этот грунтовый разрыв, а также переезд через Транссибирскую железную дорогу путем строительства путепровода. Безусловно, это позволит увеличить пропускную способность и скорость движения на этом участке федеральной трассы, обеспечит объезд населенного пункта транзитным транспортом и, как следствие, безопасность



жителей поселка. Проект рассчитан на два года, и осенью 2014 года мы навсегда забудем про грунтовые федеральные дороги в пределах Красноярского края.

– А что дешевле – строительство или реконструкция?

– Все зависит от состояния дороги. Где-то выгоднее делать реконструкцию, используя насыпь, а где-то выгоднее построить на новом месте, чем переносить коммуникации на сотни миллионов рублей, ведь там, где построили дорогу, обязательно проходят водоводы, линии связи, электроснабжения.

Дорога – это жизнь, появляется дорога – появляется транспортный коридор. Потребность в развитии транспортной инфраструктуры назрела давно. А раз есть потребность, значит, будет и развитие.

– К вопросу об автомобильных перевозках. Как вы относитесь к отмене в нынешнем году весеннего ограничения проезда большегрузного транспорта на федеральных дорогах?

– Когда я учился в автодорожном техникуме – в начале 1980-х, нас заставляли знать наизусть определение автомобильной дороги. Автомобильная дорога – это комплекс искусственных соору-

жений, созданный для бесперебойного, круглогодичного, безопасного пропуска автомобильного транспорта. С точки зрения вашего вопроса слово «круглогодичный» здесь ключевое. В России развитие транспортного комплекса опережает развитие автомобильных дорог: грузовики с огромной нагрузкой на ось появились, а дороги к этому никто не успел адаптировать.

Когда вижу, как по трассе М-54 едут с прицепами, везут, например, уголь, у меня, честное слово, сердце болит. Экономика России страдает, да. А у нас, дорожников, своя экономика, в первую очередь мы ответственны за то, чтобы обеспечивать нормальный проезд для всех пользователей дорог. Я считаю нецелесообразным отменять весенне-летнее ограничение движения на федеральных автодорогах.

Территориальные и муниципальные дороги закрываются, но ведь состояние федеральных немногим лучше весной, в наиболее благоприятный период для интенсивных разрушений. Вред будет причинен довольно приличный, особенно с учетом недоремонтов. Наша задача с каждой минутой становится все сложнее.

– Расскажите об основных задачах Управления на текущий год.

– Как только закончится устранение последствий неблагоприятного весеннего периода, деформаций дорожного покрытия, начнутся разные виды ремонтов на федеральных дорогах. По сравнению с прошлым годом финансирование на эти цели возросло практически в два раза, и наши возможности, соответственно, увеличились: в планах отремонтировать 227 километров против прошлогодних 138. 227 километров из 1152 общих – это хороший показатель.

Особое внимание будет уделено восточному направлению автодороги М-53, где запланирован капитальный ремонт более 70 километров. В конце ноября 2013 года будет введен в эксплуатацию участок км 955+000 – км 967+000 в Рыбинском районе Красноярского края.

Вот-вот начнутся работы по ремонту моста в районе ГЭС в Дивногорске силами ОАО «Сибмост». Это большое дело для нас! Здесь

мы будем применять инновационные материалы прочно-упругой гранитно-мастичной композиции, антикоррозийной защиты, которые позволят увеличить срок эксплуатации деформационных швов и конструкций моста, сократить сроки выполнения работ.

Остро стоит вопрос с проездом тяжеловесного, большегрузного и прочего транзитного транспорта через города и населенные пункты Красноярского края, такие, как Канск, Ачинск, н.п. Сухая, Нижний Ингащ, Тины, Елизаветовка, Нижняя Пойма. С целью обеспечения безопасного дорожного движения и дальнейшего формирования сквозного международного транспортного коридора Федеральным управлением автодорог «Байкал» разрабатывается проектная документация по строительству обходов всех перечисленных населенных пунктов.

Заделом на будущие годы является разработка проектной документации для объектов строительства и реконструкции. Большинство разрабатываемых проектов имеют сложные технические решения по устройству развязок, искусственных сооружений и объектов обустройства дороги, поэтому проектные работы ведутся в основном двухгодичным циклом.

– Андрей Михайлович, расскажите о своей «дорожной» биографии.

– В дорожной отрасли я более 25 лет. В 1980 году поступил в Свердловский автомобильно-дорожный техникум. Только тогда и узнал, что существует дорожная отрасль. В целом получается, что уже 33 года этой темой интересуюсь. Я тогда не знал, что на это дело учатся, думал, собираются мужики, быстро отсыплют, да и все! После техникума – Сибирский автомобильно-дорожный институт в Омске.

Посчастливилось мне участвовать в строительстве мостового перехода на остров Русский через пролив Босфор Восточный в качестве главного инженера. Такое раз в жизни бывает!

Сейчас настрой рабочий, привык всегда выполнять любые поставленные задачи. А задача у нас одна – сделать наши дороги комфортными и безопасными.

Алла МАЛАХОВА



Скорость Качество Результат

Как современные технологии меняют дорожный бизнес

Проблем в современном дорожном строительстве много. Особенно остро они стоят в условиях российской действительности. Это сжатые сроки выполнения работ, неточности в переносе проекта «в натуру», нестабильность качества, необходимость переделки некоторых участков и человеческий фактор.

Итог: срыв сроков, плохое исполнение.

Владельцы дорожных предприятий вкладывают колоссальные деньги в парк техники. Но почему она не используется на 100%?

Совершенно точно, что КПД использования техники крайне низок из-за того, что технология выноса проектных данных «в натуру» ушла недалеко от «кольшечков и веревочек»: дорожникам приходится устанавливать кольца. Все понимают, что это долго, неточно, трудоемко и в итоге дорого. Каждый пятый кольшечек в определенный момент приходится переустанавливать. Точность исполнения зависит от виртуозности машиниста и постоянного геодезического контроля работ.

Отклонение всего в несколько сантиметров между проектным и фактическим уровнями дорожного полотна на разных участках дороги оборачивается перерасходом материала (асфальта, щебня) до нескольких сотен тонн всего на один километр дороги, а экономические потери в данном случае исчисляются десятками тысяч долларов.

Однако в России появились системы автоматического позиционирования дорожной техники, или системы нивелирования, позволяющие:

- реализовывать проект «в натуру» с сантиметровой и миллиметровой точностью;
- ускорять процесс работ в 1,5-2 раза;
- исключать человеческий фактор при работе;
- автоматизировать обмен информацией между проектным и исполнительским отделом;
- снижать себестоимость строительства за счет отсутствия пересыпов и ошибок.

Экономика внедрения подобных систем просчитывается крайне просто.

За счет прямой экономии на материалах, ГСМ, геодезических работах комплект оборудования окупается за 10 км строительства дороги шириной 9 метров.

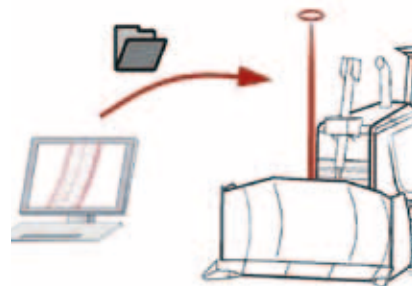
Дальнейшее использование системы нивелирования приносит ощутимую дополнительную прибыль.

Производитель этих систем – японский концерн Торсон, имеющий 80-летнюю историю. Системы автоматического позиционирования дорожной техники Торсон – это комплексное решение высочайшего качества. Компоненты изготавливаются только на заводах Японии и США. Базовый комплект системы – это навесное оборудование, состоящее из нескольких компонентов, отслеживающих положение рабочего органа в пространстве и положение машины.

Рабочий процесс в таком случае выглядит следующим образом:

1. Создание проекта (проектный отдел).
2. Создание 3D-модели проекта (проектный отдел или геодезист).
3. Загрузка его в компьютер системы нивелирования (машинист-техник/геодезист).
4. Определение контрольных точек на местности (геодезист).
5. Выполнение работ (машинист).

Информация выводится на мо-



нитор в кабину машиниста, что многократно облегчает и автоматизирует процесс производства работ.

Системы нивелирования





Торсон оснащены автоматикой, которая может самостоятельно управлять рабочим органом машины. При минимальном навыке машинист-оператор может сам задать параметры элементарной задачи, после чего ему остается только проделать маршрут – управление отвалом будет осуществлять Торсон. Системы нивелирования могут быть установлены на бульдозер, грейдер, экскаватор, асфальтоукладчик, дорожную фрезу и технику практически любой марки. А поскольку Торсон имеет партнерские отношения с компаниями Hyundai, Komatsu, Wirtgen, John Deere, Liebherr, Caterpillar и другими, то эта техника зачастую адаптирована к системе нивелирования Торсон. При этом установка системы Торсон не влияет на гарантию техники, т.к. не затрагивает основные узлы.

Эксклюзивным поставщиком Торсон в России является компания «Геостройизыскания». Компания обеспечивает предварительное консультирование, обучение новых сотрудников и послепродажное обучение, полный монтаж

комплекта оборудования на технику, а также сервис и ремонт систем нивелирования Торсон.

«Геостройизыскания» – это компания с крупнейшей сетью представительств в России и обширным опытом установки систем управления техникой (в России работает более 100 систем нивелирования Торсон). А значит, работая в любом уголке нашей страны, вы получите качественную консультацию, обучение, под-

За счет прямой экономии на материалах, ГСМ, геодезических работах комплект оборудования окупается за 10 км строительства дороги шириной 9 метров

держку.

Какой результат получили наши клиенты, установившие системы нивелирования Торсон?

Первое, что отмечают практически все, это:

- уменьшение сроков производства работ без потерь и с улучшением качества;
- снижение важности квалификации персонала. Участок работы,

на который нужно было поставить опытного бульдозериста, грейдериста, может сделать менее опытный, но обученный работой за системой нивелирования Торсон;

– преимущество на тендерах. Компания, построившая свою работу с применением систем Торсон, при меньшем парке техники, за меньшие сроки, с меньшими затратами выполняет работы более качественно, чем конкуренты, что, безусловно, выводит ее в лидеры по сравнению с другими подрядчиками.

По вопросам подбора оборудования, возможности установки, сроков и стоимости можно обратиться в красноярское представительство компании «Геостройизыскания» по адресу: г. Красноярск, ул. Молокова, 16, тел. 8 (391) 277-75-67, 8 (391) 275-15-00.

*Богдан ПАВЛЕНКО,
генеральный директор
ООО «ГСИ-Красноярск»*

Полезные ресурсы:
<http://www.gsi.ru>
<http://www.youtube.com/topcontoday>
<http://www.topconpositioning.com>



В период оттепели

В период обильного таяния снега краевое министерство транспорта, Управление автомобильных дорог и подрядные организации перешли на усиленный режим работы. В настоящее время проводится круглосуточный мониторинг состояния автомобильных дорог. Информация в реальном времени поступает в отдел оперативной информации КГКУ «КрУДор» и министерство транспорта, что позволяет своевременно принимать меры по устранению негативного воздействия талых вод на автомобильные дороги.

Подрядные организации в круглосуточном режиме проводят осмотр потенциально опасных участков дорог и искусственных сооружений на них с целью своевременного выявления возможных форс-мажорных ситуаций. В

случае подтопления автодорог или иных негативных последствий паковка подрядные организации совместно с сотрудниками ГИБДД оперативно принимают меры по устранению последствий. В частности, проводятся работы по отводу талых вод с проезжей части, расчистке водопропускных труб.

Если справиться со стихией невозможно, принимается решение о закрытии движения транспорта. Оперативную информацию о состоянии автомобильных дорог общего пользования можно узнать на сайте КГКУ «КрУДор» в разделе «Оперативная информация». Управление автомобильных дорог просит красноярцев ограничить движение транспорта в период активного таяния снега. А также соблюдать правила дорожного движения и скоростной режим.

Закрыта переправа

Из-за погодных условий на автодороге Епишино – Северо-Енисейский закрыта для движения автотранспорта ледовая переправа через Енисей. Толщина льда, съезды к переправе, состояние проезжей части и пешеходные дорожки не соответствуют условиям безопасности. На месте въезда на переправу установлены дорожные знаки, запрещающие проезд автотранспорта. Добраться до населенных пунктов Енисейского и Северо-Енисейского районов, расположенных на правом берегу Енисея, можно через ведомственные переправы. Одна из них связывает Енисейск и поселок Зырянка, вторая – Лесосибирск и поселок Высокогорский. Грузоподъемность переправ составляет 25 и 35 тонн соответственно.

Мобильная лаборатория



Краевое управление автодорог презентовало новую дорожную лабораторию для контроля за трассами региона. Как отметил Павел Кузугашев, заместитель начальника отдела производственно-технологического контроля и инноваций

КрУДора, предназначение такой машины – измерять геометрические параметры автомобильных дорог: плановое положение (поперечный и продольный уклоны), план, профиль, круговые кривые, ровность дорожного полотна.

– Ежедневно рабочая бригада осуществляет мониторинг дорог края с помощью передвижной лаборатории, – рассказал Александр Хохлов, начальник отдела производственно-технологического контроля и инноваций КрУДора. – Данные видеосъемки обрабатываются специалистами, и на основе анализа мы принимаем оперативные меры по устранению проблем на дорогах.

Судна на воздушной подушке

По информации Управления автомобильных дорог, в настоящий момент через реку Енисей перевозка катером на воздушной подушке организована в Казачинском районе на автомобильной дороге Момотово – Широково (в районе п. Галанино). За один рейс катер способен перевезти с берега на берег до 12 человек.

В Балахтинском районе через водохранилище на автомобильной дороге Черемушки – Даурск работает судно на воздушной подушке «Арктика-10», пассажироместность – 24 человека.

А в Большемуртинском районе на автомобильной дороге Большой Кантат – Предивинск (в районе п. Предивинск) осуществляет перевозку через Енисей теплоход «Ангара-54» с паромом «Паром-88», вместимостью 50 человек и 16 автомобилей.

С наступлением необходимых условий для обеспечения безопасного транспортного сообщения на переправах, за которые отвечает Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю, в эксплуатацию будут введены паромные переправы.

Возобновление работ

После технологического перерыва на зимний период специалисты ООО «ДПК Ачинская» приступили к выполнению строительных работ на 10-14 км автомобильной дороги Красноярск – Железногорск. В настоящее время идут работы по уширению земляного полотна и устройству нижних слоев дорожной одежды. Завершение реконструкции данного участка планируется в сентябре 2013 года.

Управление автомобильных дорог просит водителей соблюдать правила дорожного движения и скоростной режим, быть внимательными к дорожно-знаковой информации, так как схемы организации движения будут меняться достаточно часто.

По программам переселения

Министр транспорта Сергей Еремин, руководство Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, администрации Норильска, Красноярской железной дороги и представители крупных региональных филиалов операторов парка крупнотоннажных и среднетоннажных контейнеров обсудили вопрос перевозки домашних вещей северян при переселении на «материк».

Как отметил министр, 3-5-тонные контейнеры постепенно выходят из оборота из-за высокой степени износа и их затратной транспортировки, но, учитывая потребности граждан в таких контейнерах, их необходимо сохранить и выработать оптимальную схему доставки багажа.

– Семья должна иметь возможность с учетом предоставляемых по программам переселения льгот выбрать наиболее удобный и менее затратный способ доставки домашних вещей на новое место жительства. Есть еще некоторые недоработки в части предоставления льготного тарифа каждой семье при сборной отправке мелких партий груза в крупнотоннажных контейнерах. Что касается среднетоннажных, то они и дальше будут предоставляться населению фирмой-оператором, которая должна решать все юридические и технические моменты, связанные с погрузкой и сохранностью груза в пути следования. Эти вопросы необходимо урегулировать в самое ближайшее время, – акцентировал внимание ответственных сторон министр.

Ремонт моста через Качу

Департамент городского хозяйства администрации Красноярска объявил открытый аукцион на проведение ремонта моста через реку Качу с улицы Белинского на улицу Карла Маркса. Работы должны быть завершены до 10 июля текущего года. Подрядчик должен предоставить гарантии на проведение ремонтных работ в течение четырех лет.

Конференция

5 апреля в Красноярске состоялось годовое отчетное собрание регионального объединения работодателей городского автобусного и электрического транспорта Красноярского края «Транспортный союз Красноярского края», на котором обсуждались текущие вопросы и подводились итоги работы Союза за 2012 год. Присутствующие на конференции приняли участие в довыборах членов президиума и счетной комиссии Транспортного союза. Как сообщил генеральный директор Транспортного союза Леонид Семенов, по итогам голосования членами президиума стали директор ГП КК «Красноярскавтотранс» Алексей Владимирович Давыдов и директор Муниципального предприятия ПАТП г. Железногорска Татьяна Прокопьевна Некрасова.

Транспортный союз организован в 2009 году. В нем 77 организаций, из которых 17 государственных предприятий, 11 муниципальных, 9 акционерных обществ, 20 обществ с ограниченной ответственностью, 19 индивидуальных предпринимателей и одно госучреждение – Ачинский лицей №40.

Объединение работает в ряде направлений. Это законодательская деятельность (разработка и внесение предложений в федеральное законодательство о транспортном обслуживании населения), социальное партнерство и повышение профессионального мастерства водителей.



Дачникам

С 13 апреля в Красноярске начали работу 7 сезонных маршрутов. В марте было организовано обследование дорог, которое проводится ежегодно перед открытием движения по дачным маршрутам города. Состояние проезжей части признано удовлетворительным. Расписание движения автобусов красноярцы смогут узнать в Центральной диспетчерской службе городского пассажирского транспорта по телефону 256-84-00.

Кроме того, с началом дачного сезона запущены 3 дополнительных маршрута в районах края: № 167а «Красноярск – железнодорожный вокзал – с/о «Нанжуль» (Емельяновский район), № 167в «Красноярск – железнодорожный вокзал – с/о «Ветеран» (Емельяновский район), № 136 «Железнодорожный вокзал – п. Геологов» (Емельяновский район).

С 26 апреля открыты маршруты № 126 Красноярск – п. Красный Пахарь (Емельяновский район), № 102 Красноярск – д. Плоское (Емельяновский район).

1 мая на линию выйдут автобусы № 132 «Сосновоборск – Малый Кускун (д. Малая Кускунка)» (Манский район), № 112 «г. Ачинск – с/о Роднички» (Большееулуйский район). Расписание движения автобусов можно узнать по телефону справочной службы 8-800-775-75-24.

По материалам министерства транспорта Красноярского края, ГККУ «КрУДор» и краевых СМИ

«БРИЗ» встречает студентов



«Дорога – это очень интересно». Услышать такое от студентки 5-го курса дорожно-строительного факультета СФУ, девушки, увлеченной дизайном, рисованием и игрушками ручной работы, крайне неожиданно.

Анжелика Малецкая решила учиться дорожному делу, следуя маминему примеру. Но по-настоящему под впечатлением от яркой спецтехники, приборов и всего, что связано с организацией безопасности, функциональности современных дорог она осталась после того, как впервые побывала на выставке Группы компаний «БРИЗ». Затем была производственная практика.

Уже год Анжелика успешно совмещает учебу с работой на одном из предприятий ГК. Сейчас перед ней стоят важные производственные задачи. Например, разработка технологической карты на конкретный процесс по нанесению дорожной разметки.

– Это так здорово – ощущать себя взрослым человеком, настоящим специалистом, – говорит Анжелика.

Впечатления от практики постепенно оформляются в ее дипломную работу «Нанесение дорожной разметки в сибирских условиях».

Дипломную работу «Принципы организации технических мероприятий по эксплуатации автодороги Красноярск – Элита на

основе данных, полученных на работе в ООО «БРИЗ-центр», пишет сокурсник Анжелики Сергей Печерин, также получивший предложение остаться в «БРИЗе» после летней практики. Он несколько не жалеет, что последний год учебы приходится совмещать с работой:

– Сейчас очень быстро обновляются технологии. Даже за небольшой промежуток времени, что я здесь работаю, что-то изменилось, а коллективу удается не отставать от жизни, не пропускать и внедрять новое в работу.

Молодые сотрудники чувствуют себя в компании своими, коллектив их поддерживает и ценит. Главный инженер ООО «БРИЗ-Центр» Евгений Петрюк стал научным руководителем их дипломных работ и обещает присутствовать на защите своих подопечных и коллег.

В ГК «БРИЗ» считают, что сотрудничество с СФУ в кадровом вопросе дает хороший результат. Поэтому 11 апреля на территории ГК вновь состоялся День открытых дверей. Студентам действительно было интересно. Такое оборудование, как в лаборатории «БРИЗа», они еще никогда не ви-

дели, а от ноу-хау в разметке пешеходного перехода, когда «зебра» дополняется светоотражающими катафотами, остались в восторге.

На протяжении нескольких лет в отрасли говорят о необходимости активного привлечения молодых людей в дорожное дело. Отрасль становится высокотехнологичной, и нанесение дорожной разметки, и производство дорожных знаков, на которых специализируется «БРИЗ», требуют не просто рабочих рук, но и внедрения научной мысли.

– Студенты, без пяти минут дипломированные специалисты, вполне могут стать новым поколением дорожников. Со своей стороны мы готовы показать, что в нашем городе и крае есть достойные организации, стабильно работающие, выполняющие свои обязательства не только перед заказчиками, но и перед своими коллективами, предприятия с перспективой карьерного и интеллектуального роста. Потому мы ожидаем от ребят неподдельного интереса и желания прийти к нам работать, внести свою долю молодой энергии и знаний, – уверен директор ООО «БРИЗ-Центр» Андрей Кукарцев.

Преподаватель кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ профессор Игорь Богданов считает, что подобные выезды на предприятия для студентов весьма полезны:

– Сегодня они увидели реальное применение таких технологий, которые даже не описаны в учебниках. К тому же высокая культура производства, социальная направленность в организации труда, представленная здесь, вполне может мотивировать молодых людей после института идти на работу по специальности. А чтобы попасть на такое предприятие, ребятам нужно действительно показать себя с лучшей стороны, ведь даже для прохождения производственной практики студент должен соответствовать ряду требований.

Татьяна ДУДЧЕНКО

Нельзя сказать, что пассажирское судоходство на Енисее было развито сильно. Полтора десятка крупных судов бороздили просторы реки между Красноярском и Дудинкой, не обходя стороной и два десятка поселков, расположенных между этими крайними точками. Подтесово, Бор, Курейка, Туруханск... Для них корабль был и остался единственным средством связи с «большой землей».

«Литва», «Латвия», «Композитор Бородин», «Антон Чехов», «Композитор Калинин»... Названия этих кораблей были известны всем красноярцам, а тем более норильчанам, каждый год отправлявшимся на них на «материк». Но время немолимо. И вот из семи красавцев дизель-электроходов, построенных для нас в конце 50-х прошлого века в Комарно в Чехословакии, в строю остался лишь один – «Михаил Лермонтов». Да и он готовится к своей последней навигации.

Этим летом ему предстоит отправиться в последнее плавание. Спускаем на воду кораблям был отмерен срок службы 50 лет. Пять лет назад этот срок вышел. Специальная комиссия добавила им еще пять лет эксплуатации, нынче выхоят и они.

– Что же дальше? – спрашиваю капитана Андрея Пахомова.

– Не знаю, – честно признается капитан. – 55 лет – далеко не предел жизни судна. Вон в Америке, на Миссури, на Миссисипи ходят речные корабли постройки еще позапрошлого века. А мы чем хуже? Ходовая часть, корпус, управление в прекрасном состоянии. Вложить немного денег в благоустройство кают, в сервис, и можно работать еще не один десяток лет.

За 50 лет представления о комфорте существенно изменились, но и мы не стоим на месте. Наглядный пример – сокращение посадочных мест. По проекту вместимость судна была 250 человек, сейчас – чуть больше 150. Разделили восьмиместные каюты, убрали так называемый пятый класс – плацкарт. Посреди нижней палубы стояли открытые двухуровневые койки. И отгораживались только занавесками. Потом в этом месте устраивали работу кинопроектора для пассажиров. А однажды смогли показать финал Кубка Канады. В те годы (а речь идет о



середине 1980-х) о спутниковых антеннах только-только начинали говорить, а мы раздобыли списанное оборудование в одной из воинских частей. Причем добыли в честной борьбе, обыграв их в футбол.

– Хотя навигация и условно последняя, готовимся к ней серьезно, – продолжает капитан. – Перебрали генераторы, дизели. Для речной навигации наша конструкция оптимальная. Дизели вырабатывают ток, который крутит электромотор. Так что я без малейшего труда могу перейти с полного хода вперед на «полный назад». Для реки с ее постоянно меняющимся руслом и очертанием дна более чем важное умение.

Обнаружили, что состарились трубы, по которым в каюты подается вода, меняем их на пластиковые. Подготовку к навигации начали в феврале, а после 1 мая выходят уже все члены экипажа, все отмоем, покрасим. Так что на маршрут выйдем как положено. Красивые, яркие.

Не хочется верить, что предстоящий сезон станет последним. Все будет зависеть от количества пассажиров, пользующихся нашими услугами. В последнюю маловодную навигацию существенно снизился пассажиропоток на су-

дах, отправляющихся в северные районы Красноярского края.

Готовить корабль, чтобы он соответствовал нормам, становится все сложнее. После катастрофы с «Булгарией» пожарные выставили новые условия: необходимо создание системы отсеков, чтобы отрезать горящий участок. Мы посчитали. Получилось, что для этого нам потребуется 5 миллионов рублей. Где брать деньги?

Корабль наш в прекрасном состоянии. Днище нормальное, валы отшлифованы – в прошлом году делали капитальный ремонт, убедились в этом.

За все время навигации на Енисее, а это больше 70 лет, была лишь одна авария с жертвами. Столкнулись «Литва» и «Бородин». Погибли два человека. Мне не раз доводилось бывать в ситуации, аналогичной «Булгарии». И крен – в связи с загрузкой топлива в один бак. И перегруз – порой набивалось на корабль больше 500 человек, плюс машины. Но ни разу не было даже критического положения. Мы, енисейские капитаны, свою работу знаем. Это в море капитан – украшение судна. У нас это работяга.

*Александр ЕФАНОВ
Фото Юрия СУЕТОВА*

Последняя навигация?

Что ждет «Михаила Лермонтова» и его экипаж

Вне основного потока

Красноярский трамвай отмечает свое 55-летие. Можно сказать, самый расцвет сил. Только расцвет ли? О состоянии трамвайного дела в Красноярске корреспондент журнала «ТКК» беседует с генеральным директором МП «Горэлектротранс» Владимиром Болотиним.



fotostock.ru

– Владимир Федорович, сейчас много споров о нужности трамвая. С чем это связано?

– Трамвай опять актуален. На Западе, что в Европе, что в Новом Свете, его «второе дыхание» становится увереннее с каждым топливным кризисом. Кстати, о дыхании: загазованность городов по большей части вследствие использования углеводородного топлива – еще одна причина, по которой трамвай так востребован в западном мире.

Это экологически чистый вид транспорта, обладающий к тому же большой провозной способностью. Конечно, маневренность у него хуже, чем у автомобиля, но если пути проложены по обособленным улицам, трамвай достаточно эффективен, так как движется вне основного транспортного потока.

В Западной Европе там, где проходят трамвайные линии, автомобильный поток часто ограничен: либо только трамваи и пешеходы, либо исключительно транзитное движение автомобилей – никаких парковок.

В городах с большой плотностью застройки трамвай ушел под землю. Например, в Будапеште, Кельне, Дюссельдорфе, Лейпциге

или, например, Волгограде, где в центральной части города трамвайные пути «утоплены». Часть пути трамвай проходит как обычно, а в местах транспортных узлов ныряет под землю, где оборудованы останочные пункты. Это не так глубоко, как метро: подземная часть делается открытым способом, а сверху коммуникации перекрываются дорожными плитами.

Затраты на строительство таких путей в десять раз меньше, чем требуется на метрополитен. А возможности в итоге практически те же. Быстрота метро определяется не скоростью движения поезда, а скоростью сообщения, то есть временем абсолютно беспрепятственного движения из точки А в точку В. Скорость в метро всего 60 километров в час – выше запрещают требования безопасности. Секрет же быстроты метрополитена в том, что там нет пробок. А ведь практически то же под силу трамваю.

– Тогда почему в Красноярске трамвай не основной вид общественного транспорта?

– В свое время он был основным, но не получил должного развития. Трудно сказать точно почему. Наверное, свою роль сыграли и географическое положение города – его вытянутость по обоим берегам, и узость улиц, на которых устройство трамвайного движения требовало чересчур больших затрат.

Конечно, с момента появления трамвая на улицах города в 1958 году лет двадцать он развивался. Появление трамвая было ориентировано на пассажиропоток между спальными и промышленными районами, между такими точками, как КрасТЭЦ, шинный завод, Сибтяжмаш, РТИ, Сибсталь...

Пассажиропоток был большой, по городу ездили двух- и даже трехвагонные составы. И надо сказать, трамвай успешно справлялся со своей задачей. До прихода к нам «развитого капитализма»: началась перестройка, производства стали сокращаться, закрываться, и миссия трамвая как главного перевозчика трудовых потоков города оказалась на грани сворачивания.

Так как приватизация диктовала необходимость работы исключительно на прибыль, на дорогах города появились шустрые «пазики», «кавзики» и прочие «газели» малой вместимости, требующие небольших затрат. К тому же с середины 90-х годов прошлого столетия горожане активно начали обзаводиться личным транспортом. Оно и понятно: в личном автомобиле комфортнее – остановился, где захотел, поехал, когда нужно.

Но все это автоизобилие сильно перегрузило улицы города. Вопрос, как разгрузить их, как пересадить людей на общественный транспорт, стоит очень остро. В частности, на какой транспорт? Автобус не разгрузит улицы. Троллейбус, пусть он и экологически чистый, все же не избавит город от пробок. И вот тут на передний план выходит трамвай, как это и происходит на Западе.

– А что нужно сделать в Красноярске, чтобы вернуть трамвай на передовые позиции?

– У нас ситуация сложная. Подвижной состав старый, износ – 99 процентов. 70 процентов вагонов ходят уже более 25 лет, это при нормативном сроке 10 лет. Любой металл устает, всякий механизм изнашивается и требует даже не капитального ремонта, а замены.

Тем более, раз мы хотим, чтобы горожанам захотелось пересест на общественный транспорт, ни о каких старых вагонах речи быть не может. Современный трамвай должен быть приспособлен для больших пассажиропотоков. В Европе это сочлененные – от двух до семи секций – составы.

Вагон должен быть низкопольным, доступным всем слоям



населения, в частности, пожилым гражданам и людям с ограниченными возможностями. Разумеется, трамвай должен быть теплым, плюс оборудованным кондиционером. Удобные сиденья. Бесшумный. Такие выпускают и у нас – Санкт-Петербург, Усть-Катав, Екатеринбург. Европейские, конечно, лучше, но значительно дороже.

В общем, нужен новый, современный подвижной состав, отвечающий всем требованиям комфорта и санитарных норм, способный не только перевозить людей, но и украшать город своим эффектным видом. И, разумеется, пассажир должен быть уверен, что может быстро, без пробок доехать из одной точки города в другую. Поэтому, кроме обновления подвижного состава, требуется строительство новых путей и модернизация существующих линий.

Конечно, все это требует финансовых вложений. Но не стоит забывать, что лишь возможность перемещаться по городу без пробок и с комфортом может

заставить горожанина пересесть с автомобиля на общественный транспорт.

– Сколько может потребоваться времени на то, чтобы эту возможность воплотить в жизнь? И как вам видится будущее красноярского трамвая?

– Сложно сказать. Просто задаться целью – мало, все будет зависеть от источника финансирования. Возможны варианты частного-государственного партнерства, вплоть до создания трамвайных предприятий-перевозчиков при участии различных форм собственности. Подобные акционерные общества есть в Ярославле, Вологде. Если в Красноярске точки соприкосновения между частным капиталом и бюджетами разных уровней будут найдены, трамвай можно будет модернизировать в относительно короткие сроки.

В России ситуация с трамваем сложная не только у нас, красноярцев. Немного легче лишь там, где существенная доля пассажиро-перевозок легла на электрический

транспорт исторически. Например, в Екатеринбурге на трамвай и троллейбус приходится 65 процентов пассажирских перевозок. Та же картина в Краснодаре, Волгограде, Туле. Это заслуга развитой сети и, наверное, политики городских властей в свое время.

Хочется верить, что в Красноярске трамвай зайдет и на левый берег. Хотелось бы видеть его в Северо-Западном, Покровском, Северном микрорайонах, да и на правом берегу – в Шинном, Водниках, в направлении Бобрового Лога и строящегося четвертого моста. Ну и пригород. В ближайшее время планируется разработка генерального плана развития города, а соответственно и комплексная транспортная схема. Надеюсь, трамваю будет отведена должная роль. Глава города считает, что трамвай городу нужен. Конечно, потребуется время, но поддержка горожан чувствуется уже сегодня. И это большой плюс.

*Андрей МОСКОВ
Фото Андрея АФАНАСЬЕВА*

Подарок памяти

Навстречу 120-летию железнодорожного образования в Енисейской губернии

Впрочем, не только в Енисейской, но и в Томской, Иркутской, Хабаровской, словом, на всем пути строительства великого сибирского пути. Высочайшим указом в соответствующих губернских городах были созданы специальные учебные заведения, в частности, первое сибирское железнодорожное техническое училище было открыто в 1894 году в Красноярске.

Об этом много уже написано, музеи учебных заведений давно и успешно собирают информацию о преподавателях, учащихся, но как-то в стороне остаются инженеры-строители Транссибирской магистрали, хотя именно их по праву можно считать носителями передовых к тому времени знаний и технологий.

Наш журнал уже писал (№ 4, август 2012) о поисковой работе студентов КриЖТ ИрГУПС под руководством кандидата физико-математических наук, доцента О.В. Адмаева, посвященной альбому «Постройка Средне-Сибирской железной дороги. 1893-1898». Мы встретились в редакции «ТКК» с Олегом Васильевичем и студентами Красноярского института

– Сегодня мы не только знаем имена 82 инженеров и служащих из 123 размещенных в альбоме портретов, но уже внимательно изучаем их труды, посвященные строительству магистрали. Например, начальник четвертой дистанции IX участка инженер Максимилиан Карлович Циглер-фон-Шафгаузен является автором ряда работ: «Таблицы для скорого и точного подсчета объемов нагорных канав, кюветов и переездов», «Упрощение расчетов отверстий мостов для бассейнов, не превышающих 50 квадратных верст», «Опыт развития теории проложения трассы при изысканиях путей сообщения».

Нужно отметить, что это не просто публикации, это учебные

изданиям, что, конечно же, вызывает естественное чувство гордости.

В самом деле, Максимилиан Карлович трудился в современном Уярском районе, а автор учебника «Производство железнодорожных изысканий» Леопольд Антонович Штукенберг был начальником VI участка в Ачинске. Три брата – Павел, Владимир, Леопольд – сыновья известного изыскателя, строителя Николаевской железной дороги Антона Ивановича Штукенберга, внесли вклад в строительство Средне-Сибирской железнодорожной магистрали.

Приведу интересный факт, связанный с этой семьей и имеющий прямое отношение к железнодорожному образованию, – решением Комитета по строительству Сибирской железной дороги учащимся нашего красноярского железнодорожного училища присуждалась стипендия имени Павла Антоновича Штукенберга. Конечно, у нас возникли вопросы. При присуждении стипендии происходило по социальным признакам или за достижения в учебе? Кто были стипендиаты? В какие годы? И, наконец, главный: бывал ли в Красноярске П.А. Штукенберг, или персонификация стипендии есть посмертная дань уважения к его заслугам? Пока на них нет ответа.

– Можно ли установить образовательную связь между Транссибирской магистралью XIX века и современными железными и автомобильными дорогами?

– Посмотрите, земляное полотно бывшей железной дороги сейчас активно используется для проезда к дачным массивам, причем где-то в асфальтобетонном покрытии. Это значит, что специальности дорожников и путейцев содержат общие фундаментальные знания, которые представлены в таких дисциплинах, как «Изыскания и проектирование автомобильных (железных) дорог», «Механика грунтов», «Основания и фундаменты». Не случайно подготовка таких специалистов в России начиналась в одном вузе – Петербургском институте инженеров путей сообще-



железнодорожного транспорта, работающими с ним над данным проектом.

– Насколько продвинулась ваша работа за полгода, можно ли выделить в ней образовательную составляющую?

пособия, по которым учились следующие поколения железнодорожников. Без сомнения, именно сибирский, а может быть, даже и красноярский опыт строительства позволил появиться в свет данным

ния, и даже потом, по окончании его, путейцы, дорожники, речники принадлежали одному ведомству – Министерству путей сообщения.

Но можно рассмотреть данную проблему шире, например, с позиций речного транспорта – реки Обь, Енисей, Ангара, Чулым как

преподаваемой в нашем институте дисциплины «Взаимодействие видов транспорта».

– Текущий год является юбилейным и для Красноярск. Поэтому, если мы говорим об юбилеях, как о праздниках, то и относиться к ним мы должны как

изысканий и чертежей продольного профиля Средне-Сибирской железной дороги в окрестностях Красноярск, которые нам передали сотрудники Музея истории Красноярской железной дороги, за что мы им очень благодарны, мы осуществляем «вычислительную» реконструкцию наиболее интересных участков с помощью современных программных продуктов. В конце апреля мы намерены продемонстрировать нашу работу на XX юбилейном SOFT-параде – смотре-конкурсе молодежных информационных проектов, проводимом в рамках Общегородской ассамблеи «Красноярск. Технологии будущего». Наша задача – проследить последовательность технических решений, принимаемых инженерами при строительстве в тех же климатических, гидрологических, грунтовых условиях более ста лет назад.

– **Каковы ваши планы, что дальше?**

– В статье «На поезде времени», вышедшей в мартовском номере этого года газеты «Сибирский форум. Интеллектуальный диалог», я отметил большую роль школьных музеев, сайтов, на страницах которых учащиеся публикуют результаты своей краеведческой работы. Начинающие исследователи – настоящие патриоты своих поселков и городов. Поэтому в материале традиционных профориентационных поездок преподавателей и студентов на «линию» – в школы железнодорожных поселков, мы намерены включить и исторические лекции про «их» участок железной дороги.

Ведь, в самом деле, кому, как не им, школьникам, завтра придется эксплуатировать дороги и прокладывать новые скоростные магистрали и автобаны?

Илья ФЕДОРОВ

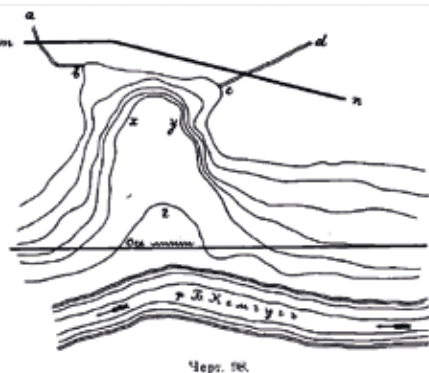


пути доставки материалов, в частности, от европейских производителей через северные моря. В этом контексте роль Красноярск и Ачинск как речных портов трудно переоценить. Кстати, это прекрасный наглядный материал для

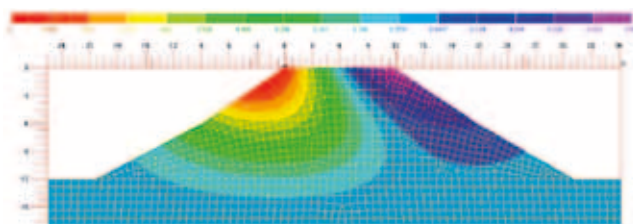
к празднику, значит, нужен подарок. Мы его назвали подарком памяти и преемственности: городу – от железнодорожного образования, – присоединяется к разговору студент пятого курса Евгений Садомиов. – На основе геодезических

Чертеж 98 изображает собою довольно характерный случай обвала от разрушения склона долины нагорными водами. Случай этот имел место на Средне-Сибирской жел. дор. в долине р. Большой Кемчуг между станциями Козулька и Кемчуг. Склоны реки, как это видно по горизонталям, вообще довольно пологие, у *xy* делаются обрывистыми и пространство между *xy* и рекой заполнено обрушениями. При изучении местности замечены следы течения нагорных вод по *ab* и *cd*, вследствие чего была запроектирована нагорная канава по *mn*, имевшая с низовой стороны в поперечном сечении ограждение в виде вала, не позволявшего нагорным водам проникнуть к обвалу. Явление обвала в данном случае было осложнено тем, что нагромождения обрушенных частей откоса, состоявшие из смеси песчаного и глинистого грунтов, сильно напаялись водой и насыпанное полотно оползло у *z* к реке; для осушения грунта была заложена на всем протяжении между *xy* и полотном система дренажей, имевших два выхода под полотном в реку.

Фрагмент текста из учебника Л. Штукенберга «Производство железнодорожных изысканий»



Расчет устойчивости земляного полотна в паводковый период между ст. Козулька и Кемчуг, выполненный студентами КРИЖТа



Никто, кроме нас

С заместителем директора Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО» Владимиром Байковым едем в Нижний Ингаш. По дороге говорим о прошедшей зиме, о весенних заботах дорожников, попутно отвлекаясь на дефекты дорожного покрытия, видимые глазом профессионала и совсем не ощутимые при езде.

– Вот эти 6 километров отремонтировать надо, – говорит он, – самый беспокойный для нас участок. Большегрузы идут, выбивают асфальт, только успевай следить. По нормативам толщина дорожного покрытия должна выдерживать нагрузку десять тонн, такие дороги и строим. А фуры везут по 60 тонн. Весной, когда промерзший за зиму грунт оттаивает, эти перегруженные машины проваливаются. А по накладным будто бы везут 40-45 тонн. Весовой контроль штрафует за перегруз, да мало помогает: бизнесмен ведь не товар везет, он свой бизнес везет. Свои деньги считать научился, а проблемы, что создает дорожникам, его не волнуют. Мы сами в этом вопросе порядок навести не можем, это государственная задача. Но при существующих тарифах на железнодорожные перевозки предпринимателей понять можно.

Невольно стал считать встречные фуры. Минут за 15 насчитал с десятком с номерами трех или четырех российских регионов. Возвращаем собеседника к прерванному разговору о прошедшей зиме.

– Самым тяжелым месяцем был февраль. По погоде капризный очень: сегодня снег выпадет, а завтра оттепель. Снег, лед растают, а на следующий день снова снег. Водители наши работали день и ночь. Без всяких уговоров, если снег шел, и в 2, и 4 часа ночи выезжали на трассу. И по расходу противогололедного материала «рекорды» били. Если в прошлом году за всю зиму израсходовали

30 тонн соли, то в этом – 140 тонн. Также и песчано-щебеночную смесь. Хорошо, у нас собственный карьер. Пескобаза большая. Стараемся, чтобы федеральная дорога была в порядке. Ежегодно заготавливаем до 6 тонн противогололедного сухого материала, – Владимир Николаевич говорил неторопливо, со знанием дела, посвящая нас в жизнь филиала. – У нас на обслуживании 570 километров дорог. Объем выполненных работ за 2012 год составил 169 482 тысячи рублей.

Тем временем въехали в Нижний Ингаш и вскоре оказались у ворот нижеингашского участка филиала. Первое, что бросилось в глаза, – идеальная чистота территории, будто накануне провели субботник специально к нашему приезду. Об этом и спросили начальника участка Сергея Каменецкого. Он только рассмеялся: «У нас бывает и чище». И пригласил в свой кабинет. О достижениях участка нас еще по дороге сюда успел просветить Владимир Николаевич, так что разговор начали сразу с проблем предприятия. Начал Каменецкий как бы издали:

– Район у нас очень серьезный, таежная зона. Сложные дороги, кривые повороты, подъемы... Только первый снег – заметает. В 6.45 планерка, и за работу. Я говорю иногда: у нас 7-часовой рабочий день – с 7 утра и до 7 вечера. А проблемы – ну куда же без них! Сами создаем, сами же героически пре-



Вводной участок автодороги Черниговка – Новогорodka после ремонта

одолеваем. Шутка такая у россиян еще с советских времен. Я уже почти 30 лет в дорожной отрасли. Николаевич и того больше, мы с ним вместе техникум окончили в Канске, отделение строительства дорог. Сколько за это время реорганизаций было, со счета сбился. А задача у нас всегда одна – обслуживание и содержание дорог. Экономические условия, конечно, меняются, но для меня на первом месте всегда был рабочий человек. Как он живет, сколько зарабатывает. Стыдно сказать, у нас грейдерист в месяц получает 12 тысяч рублей. Грейдерист 6-го разряда, который сутками, без выходных месяц отрабатывает.





Ликвидация пучины на автодороге М-53 «Байкал»

Вот это и есть главная проблема, меня все дорожники поддержат. От нее и старение коллектива, и текучесть кадров. Средний возраст наших рабочих к 50 годам приближается. А молодежь к нам работать не идет. И зачем, если можно устроиться где-нибудь на Севере, работать вахтовым методом и зарабатывать при этом 60-80 тысяч рублей. Еще года три, и работать некому будет. Стыдно, честное слово, людям в глаза смотреть из-за их зарплат.

Вижу, что наболело у Сергея Владимировича. И рад он, что приехали люди, перед которыми можно выговориться, освободить душу от обиды за людей, что в эту самую минуту честно делают свою работу. Чтобы, не дай бог, не произошло где-нибудь дорожное происшествие, в котором обвинят дорожников, которые и так часто оказываются у нас крайними. И вот говорит он, все больше завидя, желваки на скулах играют.

– Стареют люди, стареет техника. У нас на участке она вся прошлого века. Мы сейчас, если прибавить имеем, стараемся направлять на доплаты рабочим. А надо бы на модернизацию предприятий, приобретение новой техники.

Отрасль наша очень значимая. Ведь дороги – это артерии нашей страны, любого региона. Человек выходит из ворот своего дома, сел в автомобиль и поехал... А без дорог куда он поедет?

– По нашему филиалу жалоб никогда не было, – снова включается в разговор Владимир Байков. – Иногда в зимнее время случается, что машины в гору не поднимались. И то по вине водителей, которые неумело выбирают скоростной режим. Инспектора ГИБДД это подтверждают. Грейдеры у нас бесперебойно работают. Хотя и изношенные, как Сергей Владимирович говорил. В последнее время мы только КМД получили новые.

Через пару минут молчания собеседники наши заулыбались: вспомнилось хорошее.

– Благополучие крестьянина любого от чего зависит? – Задал вопрос Сергей Владимирович. И сам же на него ответил: – От дорог. От передвижений. Да хотя бы ребяташек в школу. У нас в районе их 12. По поселкам детей школьные автобусы собирают и возят.



Кто, кроме нас, государственного предприятия, будет содержать эти дороги? Колхозы, совхозы развалились. Вот мы эти дороги по договорам и обслуживаем. Бывает, звонят: «Ну пришлите грейдер!». А они исчерпали все финансы. Но все равно посылаем грейдер, за счет собственных затрат. Знаем, что там школьники. Побольше творчества и человеческого отношения, как говорит Александр Владимирович Пинчук, директор нашего предприятия. Приходится очень внимательно следить за дорогами, по которым возят детей. Чуть что, снег, гололед – в первую очередь нарекания нам, дорожникам. И в самом деле, кто там будет чистить дороги, кроме нас? Так что стараемся помогать, ведь люди все наши.

– А планы мы всегда выполняем, – как бы подводя итог нашему разговору, говорит Владимир Николаевич. – Контроль очень жесткий со стороны управления автомобильных дорог и «Байкалуправтодора». Главное, чтобы больше объемов давали, чтобы работа была, обновление техники шло. Зарплата повышалась. 570 километров дорог, их же содержать надо. А работать на совесть нас еще Петр Алексеевич Старовойтов научил.

Сергей ЛЫТКИН

Есть такой памятник

По памятным местам федеральной автодороги «Байкал»



Если вам приходилось проезжать по федеральной дороге «Байкал», а ее никак не миновать тем, кто решил полюбоваться красотами самого глубоководного озера планеты, пересекая страну с запада на восток в компании ищущих экзотики друзей. И уж, конечно, дальнобойщикам, что день и ночь уютжат асфальт не знающей отдыха трассы.

То, несомненно, проезжая через поселок Нижний Ингащ, вы заметите необычное сооружение, которое заставит вас притормозить. Своими глазами наблюдал, как проезжавший мимо «Лэнд Крузер», резко затормозив, припарковался у обочины. Из распахнутой двери выскочили двое мальчишек и наперегонки понеслись к невиданному ими прежде трактору на огромных, уж точно выше их роста, колесах и какой-то железной штукювине, прикованной к нему. За ними, на ходу расстегивая футляр фотоаппарата, шел улыбающийся отец. Мальчики с восторгом разглядывали эту машину, обходя ее кругом, и тянули ручонки к металлическому монстру, хотя бы подержаться. Они бы, наверное, с удовольствием забрались на него, затеяв между собой борьбу за право первым сесть у руля. Но отец вовремя их остановил и то и дело, меняя ракурс, защелкал фотокамерой.

Мы наблюдали за этой, как вскоре выяснилось, обычной для этих мест картиной вместе с начальником Нижнеингащского участка Канского филиала №1 ГП «КрайДЭО» Сергеем Каменецким, кото-

рый и рассказал мне историю появления этого мемориала у дороги.

– Идея поставить памятник дорожной технике прошлого пришла нам с Владимиром Байковым года 4 назад, да где было взять трактор и вот такой прицепной грейдер? Когда свои грейдеры, а мы на таких до конца 80-х работали, по старости и за ненадобностью списывали на металлолом. А тут случай помог: увидел вот этот трактор во дворе бывшей «Сельхозтехники». Он там хоть и на постаменте стоял, но стал никому не нужным, разве что несколько старикам, которые еще помнили, как пахали такими тракторами. Стали его помаленьку разбирать, превращая в хлам. А я когда такое вижу, у меня сердце болит. Стал уговаривать: отдайте его нам, мы его спасем. Года 2 уговаривал. А когда уговорил и перевез на нашу базу, чтобы восстановить, такое началось... Устал в прокуратуре объясняться. Нашлись доброхоты, написали, что, мол, украд государ-

ственную собственность. Трактор 1936 года выпуска, о чем вы говорите? В конце концов, отступились. Наши работники – сварщики, слесари – недостающие детали восстановили. Потом на одном из предприятий района грейдер нашли, он помоложе, 65-го года рождения, и опять же уговорами добились, что бы нам его отдали. И 2 года назад поставили на этом месте, чтобы с дороги было видно. Не для себя старались, а чтобы был такой мемориал памяти сельскохозяйственной и дорожной техники, чтобы имидж района поддерживать. Теперь ветераны приходят, фотографируются.

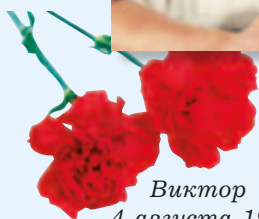
– Бывают дни, когда здесь не протолкнуться. Иностранцы на Байкал едут, обязательно останавливаются, ходят вокруг с раскрытыми ртами, – это уже говорит подошедший к нам начальник Канского филиала №1 Владимир Байков. – Сначала у нас тут только трактор с грейдером стояли. И все нам казалось, что чего-то здесь не хватает. И не чего-то, а кого-то. И решили поставить памятник человеку, который очень много сделал для дорожной отрасли



в крае – Петру Алексеевичу Старовойтову, мы все его «батей» звали. Мы под его руководством работали, знали его хорошо. – И после недолгой паузы, будто прокрутив за это время в памяти кинолентку своих воспоминаний, добавил: – Наши коллеги поддержали нас и помогли: директор ООО «Мостовик-центр» Валерий Мальчиков и директор ООО «ДСК» Николай Юнг.

И тут словно что-то изменилось в выражении глядящего на нас с памятника лица, оно как-то посветлело, и зазорные искры появились в глазах серьезного руководителя отрасли. Я оглянулся. На сером, непроглядном апрельском небосводе, прямо у нас над головами, в разрыве тяжелых, грозивших дождем туч, выглянуло уже совсем по-весеннему ласковое солнце. А из автобуса, мягко притормозившего у обочины, к мемориалу негорючливо вышагивала группа людей с фотоаппаратами.

Федор СУХОВ



Памяти товарища

Когда человек покидает бrenную землю, сиротеет земля, по которой он ходил, где жил и работал. Печалются люди, знавшие его как мужа и отца, соседа, товарища по работе. И скорбно вспоминают, каким он был, кляня несправедливость судьбы и смертельную болезнь, ставшую последней. всей своей жизнью Виктор Когодеев являл собой пример человека, идущего к цели, не ради удовлетворения собственных амбиций – для этого существуют другие способы, а отдавая себя делу, избранному однажды и на всю жизнь.

Виктор Константинович Когодеев родился 4 августа 1953 года в селе Кирчиж Бирилюсского района. Окончив школу, работал электромонтером по обслуживанию электросетей железной дороги Ачинск – Лесосибирск. Потом – служба в армии, в пограничных войсках. В 1974 году поступил в Красноярский политехнический институт, который окончил в 1980-м, получив специальность «Инженер-строитель автомобильных дорог». После окончания института работал в Бирилюсской ПМК-2 инженером ОТиЗ и начальником ПТО. В 1987 году был переведен начальником Бирилюсского дорожного участка, впоследствии ставшим

управлением. В 1997 году Виктор Константинович переведен в головное предприятие ГПП «Красноярскавтодор» в качестве заместителя директора по общим вопросам.

В феврале 1999 года после реорганизации Красноярскавтодора Виктор Константинович вернулся в Бирилюсский район, где стал директором ГУДП «Бирилюсское ДРСУ», а с ноября 2003 по сентябрь 2011 года – директором Бирилюсского филиала ГП «КрайДЭО». 1 октября 2011 года в связи прекращением деятельности Бирилюсского филиала ГП «КрайДЭО» был назначен на должность директора Бирилюсского филиала ГП КК «Ачинское ДРСУ».

Вот и вся биография. Сухие строчки из личного дела. Что могут рассказать они о человеке? О привязанности к профессии, которой отдано 30 с лишним лет неустанный труд. Об идеях инженера, способного на неординарные решения. Об организаторском таланте руководителя предприятия. Только ведь человек остается в памяти людской не только по тому, где, когда и какое кресло он занимал, а по делам, живому воплощению идей. Один лишь пример из жизни Виктора Константиновича рассказал его коллега Владимир Рукосуев, начальник отдела переправ КрайДЭО, в свое время курировавший работу Бирилюсского филиала:

– Была такая идея у Виктора Константиновича – устанавливать на реках района наплавные мосты, паромные переправы. Для дорожников тогда это дело было абсолютно новое, неизведанное. А он взялся, и благодаря его стараниям, а может, даже и упорству были заказаны и изготовлены два самоходных парома. Да не абы каких, а высокотехнологичных, которые легко разбираются на

пять частей и могут транспортироваться куда угодно. Например, в навигацию 2012 года один такой паром был перевезен в Кемеровскую область и участвовал в строительстве линии электропередачи, которую надо было построить взамен той, что пострадала во время аварии на шахте «Распадская».

Много лет Виктор Константинович был депутатом районного Совета. А самые дальние поселения в летний период практически оторваны от райцентра. Единственный выход виделся в том, чтобы организовать перевозку пассажиров водным транспортом. И вот с участием КрайДЭО по инициативе Виктора Константиновича эта проблема была решена. Взяли маленький теплоходик, разрезали его, увеличили на 4 метра, устроили пассажирский салон на 24 места. И вот уже четыре года с мая и до тех пор, пока не станет лед, по Чульму осуществляется перевозка пассажиров. Разумеется, все эти речные работы требуют особой заботы в обслуживании и ремонте. Когодеев и это организовал. А самое главное, он научил судовому делу людей, которые зимой работали на дорож-

ных машинах. Теперь летом они работают на флоте.

Вот такой это был человек, озабоченный не только производственными показателями. Настоящий специалист, как говорится, старой закалки. А еще он был заядлым охотником и рыбаком, прежде всего, конечно, рыбаком. Сколько я от него рыбацких историй слышал, не пересказать. – И после долгой паузы, видимо, погрузившись в воспоминания, Владимир Михайлович проговорил с грустью: – Я считаю своим долгом вспомнить о Викторе Константиновиче и уверен: сколько бы лет ни прошло, буду его помнить. За все годы нашей совместной работы никаких кадровых, да и человеческих разногласий у нас не было и быть не могло.

Говорят, что человек живет до тех пор, пока его помнят.

*Вечная память вам,
Виктор Константинович.*