

АВТОМОБИЛЬНЫЕ

ДОРОГИ

8-96

**Только у нас:
Путеводитель
Федеральные
дороги
Вологодской
области**

**Олег Свирцов:
“Автомобильный бум
не застанет нас врасплох”**

**Дорожной науко. – 70 лет
Советы для тех, кто в пути
ДЭУ: быть или не быть**



Юрий СОРОКИН,
наш спец.корр.

...Машина впереди дергается, проползает несколько метров и вновь останавливается. Это "дергание" продолжается уже второй час. Оглядываюсь. И сзади, и спереди, насколько видит глаз, сплошной затор. "Пробка" растянулась на километры.



ятница. Начинается вечерний "час пик". Москвичи устремляются за город. Мыслями. Душой. Желаниями. А пока их бранные тела парятся в духоте кабин. Отчего с губ срываются не самые хорошие слова.

Что хорошо, так это двигательная свобода. Правила дорожного движения начисто отменены. Так сказать, явочным путем. Хочешь обогнать справа, по обочине? Валяй! Хочешь подсесть зазевавшегося "чайника"? Подсекай!

Лучшая позиция для броска вперед — левый крайний ряд. "Левые", утомившись соблюдать правила, лихо пересекают двойные сплошные линии и несутся — заметьте, в два ряда — по встречным полосам. Благо, движение из области в это время невелико.

Итог: 12—13 км, считая от МКАД, мы проехали за 2 часа 15 минут.

Чтобы разобраться в ситуации, заезд повторили в более спокойное время, среди недели.

В атласе автодорог Подмосковья (Москва, 1996, "АВЕРС", стр. 34—35) трасса Москва—Уфа (М7) на выходе из столицы обозначена как автомагистраль. Стало быть, должна иметь разделительную полосу и пересекаться с другими дорогами в разных уровнях.

Но так ли это на самом деле?

Въезжаем в Балашиху. Один светофор, другой, третий... Через 400—500 м. Забегая вперед, скажу: проехав менее 40 км (от кольцевой дороги), мы насчитали 21 светофор.

Что касается разделительной полосы: если она здесь когда-нибудь и была, то теперь от нее не осталось даже воспоминаний.

Миновали Старую Купавну. Ни аварий, ни дорожных работ, но... Затор. Минут 5—7, показавшихся очень долгими, еле тащимся на первой передаче.

Поехали. С ветерком. 80, 90, даже под 100 км/час... Пропускная способность дороги обеспечивается здесь еще и тем, что в населенных пунктах ни один водитель не соблюдает скоростного режима. Сбоку иногда мелькают запрещающие знаки — 60 км/час. Внимания на них не больше, чем на сохнувшее на заборе бельё.

Представил себе на минуту, что все мы вдруг стали очень сознательными и поехали, как надо. Уверю: сплурт через десять пробки на трассе начали бы возникать сразу во многих местах. Дорога тяжело нагружена. Она и так еле справляется с потоком машин.

Получается какой-то заколдованный круг — скрупулезное соблюдение ПДД способно парализовать магистраль. А несоблюдение ПДД увеличивает аварийность, причем с человеческими жертвами. Недаром упомянутый атлас обращает внимание водителей на опасные участки автомагистрали М7: наезды на пешеходов на 16—18-м км (Реутов), 21-м км и 23—26-м км (Балашиха), 29-м км (Новая), 43-м км (Обухово), 67—68-м км (Кузнецы); столкновения транспортных средств на 25—26-м км (Балашиха), 29—30-м км (Новая), 32-м км (Зеленый), 38-м км, 46—49-м км.

Справа Электросталь, впереди еще одно узкое место — путепровод через железнодорожные пути. На подходе к нему выстраиваемся в очередь, ползем... У поста ГАИ подводим итог. 40 км проехали за 50 минут. Как говорится, и на том спасибо!

Вообще говоря, мостовые сооружения — большое место наших дорог. Из капитальных — каждый двадцатый — аварийный, для двух из пяти требуется капитальный ремонт. Как и наши тяжелонагруженные дороги, мосты работают на износ.



ДОРОГИ, КОТОРЫЕ СТЕЛЕТ ДЛЯ НАС МИНФИН

Что делать? Как дальше жить?

Ждать пока начнется "мостопад", а "тромбы" на дорогах парализуют всю нормальную транспортную работу?

Есть два подхода к решению этих наболевших вопросов.

ПЕРВЫЙ. Строить, ремонтировать и образцово содержать автодороги и мосты. Рассматривать эту задачу как первостепенную долговременную общенациональную цель.

Спорует, это дорогое удовольствие. Но, как говорят спортсмены, нужно многое отдать, чтобы многое получить.

Что же нам обещает этот путь?

Один конкретный пример. Как показывают расчеты, ежегодный экономический эффект от перестройки путепровода через железную дорогу Бологое — Псков на 383-м км автодороги "Россия" с подходами длиной 2,3 км (за счет снижения стоимости перевозок, сокращения времени пребывания в пути и числа дорожно-транспортных происшествий, уменьшения хозяйственных потерь во внедорожных отраслях) составит более 8,3 млрд рублей (в ценах 1995 г.).

Одно только простое расширение полотна уже дает замечательный эффект. Так, ежегодная экономия затрат от уширения проезжей части с 2 до 3 полос движения только одного километра на участке Новгород—Крестцы составляет около 1 млрд рублей.

При большой загруженности дороги еще больший эффект дает расширение дороги с 3 полос движения до 4. На участке вблизи Твери этот эффект от эксплуатации одного километра дороги составляет более 3 млрд рублей. Ежегодно эти суммы возрастают.

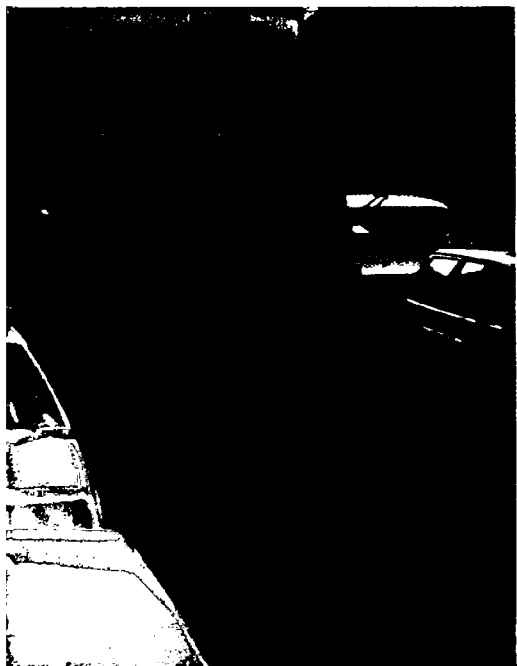
Суть дела в том, что на дороге со средней интенсивностью движения каждый рубль, вложенный в ее

ремонт и содержание, дает пользователю 3 рубля чистой прибыли. И наоборот. "Экономия" на дорожных работах оборачивается ограблением пользователей дорог и является одной из главных причин обнищания государства.





Недаром американцы любят рисовать сверкающий доллар, по скоростной автотрассе катящийся к пользователю. А вот наш российский рубль почему-то упорно катится не к пользователю, а совсем в другую сторону. Потому что на вопрос, строить дороги или "эко-



номить" на них (читай: разорять страну), ответ, увы, не однозначный.

ВТОРОЙ ПОДХОД. Его демонстрирует Министерство финансов РФ. Если освободиться от сложной шелухи, то суть в том, чтобы разбомбить дорожный фонд (вернее сказать, фонды: федеральный и территориальные), ликвидировать само понятие "целевые дорожные налоги" и отбросить отрасль в те годы, когда она финансировалась по остаточному принципу и несвоевременно.

И делается это в то время, когда с помощью дорожного фонда отрасли удалось пережить самые трудные времена. Она успешно осваивает новейшие технологии, наращивает темп работ, укрепляет опорную сеть автодорог.

Но нет такого благого дела, которое наш чиновник не смог бы торпедировать путем самобытных усовершенствований. Делается это под маркой восстановления справедливости, хотя "справедливость" эта — сплошная лукавая ложь. Люди малого и среднего достатка, которые ходят пешком и ездят на велосипедах, не платят в дорожные фонды ничего. Поэтому не стоит сокрушаться об их горькой судьбе.

Совсем уж смехотворны и доводы вроде того, что морские парохозяйства и авиакомпании мало пользуются дорогами. Возьмите любой морской или аэропорт, отрежьте на неделю от автодорог и посмотрите, хотя бы мысленным взором, как они будут летать и плавать.

Инструментом подобной атаки на отрасль стал проект Налогового кодекса РФ, разработчиком которого является Минфин. 24 апреля с.г. проект рассмотрела Госдума.

Если проект превратится в закон, под дорожной отраслью сработает такая мина, взрыв которой аукнется на всей экономике страны.

дут на пенсию, другие переищут на новую работу, третьи получат повышение... И когда дорожная отрасль окончательно окажется на финансовой мели, как водится, не с кого будет и спросить.

Знает ли кто-нибудь из авторов проекта, каким будет через несколько лет нереконструированное Горьковское шоссе? Среди множества других забот вспомнит ли о нем хоть одна живая душа именно в ваших финансовых коридорах?

А дорожники, если вы лишите их даже тех минимальных средств, которые есть у отрасли сейчас, что смогут сделать они? Повесят в Балашихе еще полдюжины светофоров? Вместо знаков "60 км/час" появятся "40 км/час"?

Итак, есть опасность того, что реставрация не оправдавших себя финансовых механизмов прошлого приведет лишь к тому, что наша перегруженная, не совсем оптимальная товаропроводящая сеть автодорог превратится в эффективную пассажиро- и товаротормозящую сеть?

Учитывают ли разработчики проекта Налогового кодекса такую опасность? Все ли они просчитали до конца? Готовы ли они (хорошо бы хоть раз в жизни познакомиться с ними поименно) дать гарантию, что ничего подобного с нами не произойдет?

Будем признательны, если пользователи автодорог, т. е. большинство населения страны, получат из Министерства финансов прямой и аргументированный ответ.

Журнал
зарегистрирован
Комитетом
Российской
Федерации
по печати.
Регистрационный
номер
014213.



Учредители:
Федеральный дорожный департамент
Минтранса Российской Федерации,
ЗАО «Издательство «Дороги».
Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги»
Генеральный директор Поляков В.Ф.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :

главный редактор
ПОЛЯКОВ В.Ф.,
главный художник
АКУЛИНИНА О.И.,
заместитель главного редактора
АСТАШИН В.В.,
первый заместитель генерального
директора издательства
ИЛЬИНА Р.П.,
заместитель генерального директора
КАЯЕВ А.Н.,
заместитель главного редактора
(редактор номера)
НИКИТУШКИН А.Н.,
заместитель генерального директора
издательства — первый заместитель
главного редактора
РУБАН В.С.,
заместитель генерального директора
издательства
СОРОКИН Ю.К.,
редактор приложения «Дорожник»
СТАРОСТИН В.И.

ОТДЕЛЫ ИЗДАТЕЛЬСТВА:

общий
ВЕНЕВЦЕВА Л.Т.,
подготовки рукописей
ПОЗДНЯКОВА Л.В.,
путеводителей
КОВАЛЕНКО Л.И.,
отраслевых проблем
ЛИПСКАЯ В.Ф.,
культуры
ИВАНОВСКАЯ Л.М.,
художественного оформления
АКУЛИНИНА О.И.,
компьютерной графики
БАРСУКОВ В.П.,
иллюстраций
ЗАГУМЕННОВ В.А.,
общественных связей
АФАНАСЬЕВ О.Ф.,
рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.,
распространения
КРАШОНКИН А.А.,
обеспечения
ХАРАБОРЧЕВ Ю.А.

компьютерная верстка
ПРОКУДИНА Л.А.

Рисунки УМЯРОВА А.В., АРТЮХА А.В.
Фото ЗАГУМЕННОВА В.А., АСТАШИНА Ю.В.,
ДОНИНА С., МИРЗОЕВА Л., РИА "НОВОСТИ".

Адрес редакции:
129090, г. Москва, ул. Щепкина, 11.
Тел.: (095) 284-38-38 (факс), 284-31-89.
Телетайп 11153 «ПИКЕТ».
Телекс 911531.

Тираж — 30 000 экз. Формат 210 x 287.
Цветоделение и подготовка
к печати — типография А.С. Пушкина.
Отпечатано в ТОО "Офсет Принт Москва".
ISSN 0005-2353

© «Издательство «Дороги». 1996.

1

Проблемный репортаж

Тромб

4

Из первых рук

**"Автомобильный бум не
застанет нас врасплох"**

6

ЗНАМЕНИТЫЕ ДОРОГИ

(к 250-летию дорожной отрасли)
Истоки

Перспективная дорога

9

Автопробег

И на Тихом океане...

10

Ретроспектива

**Такая нелегкая работа...
тянуть дороги через
болота**

13

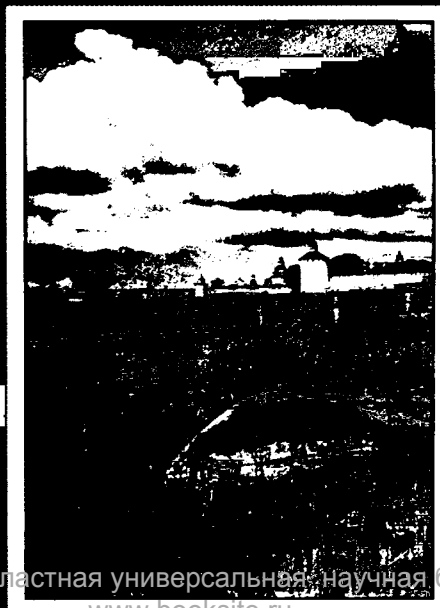
Мир вокруг

**Какой во всем простор,
какая ширь!..**

15

© ПУТЕВОДИТЕЛЬ

**Федеральные
автомобильные дороги
Вологодской области**



22

СОВЕТЫ В ДОРОГУ

От ГАИ

**Выезд по девятому
варианту, или Несколько
сюжетов из жизни
"придворной" службы**

24

Не дразни смерть

**Ремень как средство
воспитания**

26

Учись защищаться

Крутые виражи

27

**Как обезопасить
свой автомобиль**

Чем уповать на "авось"...

28

От бывшего водителя

Цепная реакция

Уверены ли вы за рулем?

29

Автоасы "думают" руками

Хорошо сидим

30

От автослесаря

Капли жизни

Своими силами

Вопрос — ответ

31

Дайджест

32

НА ПРИВАЛЕ

Детская минутка

33

Почитаем

"Вологжанин, ребята, и я"

“Главному редактору журнала
“Автомобильные дороги”
129090, Москва, ул. Щепкина, 11

Уважаемый редактор!

Находясь под впечатлением первых номеров обновленного журнала “Автомобильные дороги” и выражая мнение своих коллег по работе, хочу сделать ряд замечаний по его содержанию.

С 1996 года журнал действительно обновился, стал красочным, разнообразным по содержанию, расширена аудитория пользователей, начиная от профессионалов-дорожников и кончая автолюбителями и домохозяйками.

Но, по сравнению с прежним изданием, исчезла профессиональная информация по передовому опыту, технологиям, новым материалам и многому другому, что отражает направление технической политики дорожной отрасли России, а также постановку технических и социальных проблем общероссийского значения. Учитывая, что для многочисленных дорожных предприятий негосударственных форм собственности, журнал является единственным источником информации, желательно оперативно печатать наименования всех правительственных государственных и нормативных отраслевых документов. Надеюсь на положительную реакцию замечаний.

С уважением

зам. председателя
комитета транспорта,
связи и дорог Администрации
Смоленской области
П.П.Микотин”.

Письмо редактированию
не подвергалось.

А ВАШЕ МНЕНИЕ?

Внимание руководителя предприятия

Книга, о которой говорят
все дорожники.

Издательство “Дороги”
представляет

250-летнюю историю дороги
Москва—Санкт-Петербург
в книге “Первое шоссе России”.
Знаменитый тракт с незапамятных
времен до дня сегодняшнего.

Закажите необходимое вам
количество экземпляров книги
по цене производителя
непосредственно
в издательстве “Дороги”.

Просто позвоните!
(095) 284-38-38.

С уважением
Издательство “Дороги”

Точка зрения редакции может
не совпадать с мнением автора.

Авторы опубликованных материалов
несут ответственность за точность
фактических и цифровых данных.

Рукописи не рецензируются
и не возвращаются.

За содержание рекламных материалов
редакция ответственности не несет.

Подписной индекс:
для индивидуальных подписчиков
— 70004,
для предприятий и организаций —

35

ДОРОЖНИК

36

Лидеры

“Счастливый билет”
Валерия Ноздрачева

38

Деловая хроника

40

С места события

Приоритеты отрасли:
новые технологии, новые
материалы, новая техника

42

Трибуна руководителя

Безвыходных ситуаций
не бывает

43

Строительство

Между прошлым и
будущим

44

Мостовики

500 речных красавцев



45

Вопросы управления

ДЭУ: быть или не быть?

46

Финансы и инвестиции

Дорожные фонды: доходы
и расходы

48

Вехи

(к 70-летию дорожной науки)

Мои года — мое богатство

49

Научная школа

50

Движение без опасности

51

Конструкции для
реконструкции

52

Больше техники —
хорошей и нашей

Правильный выбор

54

Слагаемые надежности

55

По проекту и по жизни

56

Партнеры

Иван Кузнецов:
“Дорога у нас одна...”

57

От “баранки” до офиса...

58

Наглядная социополемия

Парадоксы
“Золотого кольца”

60

Отвечает юрист

Премия за ввод

Отпуск

61

Банковское дело

Росдорбанк — гарантия
надежности

АВТОМОБИЛЬНЫЙ БУМ НЕ ЗАСТАНЕТ ДОРОЖНИКОВ ВРАСПЛОХ,

СЧИТАЕТ ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ **ОЛЕГ СКВОРЦОВ**

ИЗ ЖУРНАЛИСТСКОГО БЛОКНОТА

Несколько раз интервью откладывалось. Наконец договорились на пять вечера. Но в пять у Скворцова состоялось незапланированное экстренное совещание, в пять двадцать его попросил зайти директор ФАДС Анатолий Павлович Насонов, в пять сорок позвонил Александр Александрович Брашно из Санкт-Петербурга, а в шесть тридцать он должен был явиться к министру. Попробуй тут спокойно поговорить. Рабочий день первого заместителя директора ФАДС расписан буквально по минутам.

— Олег Вячеславович, хотелось бы начать наш разговор с круга проблем, которыми вы занимаетесь и какую из них считаете “головной болью?” Что нужно сделать, чтобы эту боль снять?

— “Головная боль” для большинства руководителей в Москве и на местах — финансирование. Чтобы строить, ремонтировать и в исправности содержать дороги, мосты и другие сооружения, нужны средства, но прежде того нужны соответствующие законы и четкие, продуманные программы, чтобы грамотно распоряжаться деньгами. Это, можно сказать, первый круг проблем. Второй касается рационального

использования средств, создания эффективных систем взаимодействия заказчиков и подрядчиков, дорожного департамента и регионов, договорных отношений. Среди постоянных забот — Президентская программа “Дороги России”, подготовка законов и других нормативных актов. И, наконец, текущие дела, связанные, например, с предстоящим юбилеем отрасли.

— К юбилею принято подводить итоги. Журналисты, судя по публикациям в прессе, их уже подвели, охарактеризовав состояние российской дорожной сети от “совсем плохого” до “ближе к удовлетворительному”. А как бы вы его оценили?

— Если одним словом — беднее. Первое и самое очевидное отличие наших дорог, скажем, от европейских — в том, что последние прекрасно обустроены. Они имеют, как правило, ограждения, шумозащитные и разделительные барьеры, пересечения в разных уровнях, разметку, бордюры, подпорные стенки... По европейским магистралям транспорт идет без задержек, а главное, они безопасны и комфортабельны. Я не скажу, что у нас дороги совсем не обустроены: с каждым годом на федеральных магистралях увеличивается протяженность ограждений, разделительных полос,

улучшается разметка. Но факт остается фактом: наши дороги значительно уступают по этому показателю зарубежным. Эта фасадная сторона, кстати, особенно бросается в глаза журналистам.

Если же обратиться к другим критериям, например, качеству дорожных одежд или проектным решениям наших специалистов, отставание будет не столь разительным. Мне доводилось видеть за рубежом дороги с весьма посредственным покрытием и не лучшими проектными решениями. Другое дело, что внешне они все равно выглядят ярко, привлекательно. Но это уже стиль жизни: даже если ваши дела плохи — улыбайтесь. Хотя, объективно говоря, наши и зарубежные журналисты правы, когда пишут о том, что в целом российская дорожная сеть перегружена, не соответствует мировому уровню безопасности движения и задачам экономического подъема страны. Почти половина федеральных дорог, увы, работает, что называется, на пределе, на голом энтузиазме дорожников.



ИЗ ЖУРНАЛИСТСКОГО БЛОКНОТА

Олегу Вячеславовичу Скворцову — 50 лет, коренной москвич. Жена работает в одной из дорожных организаций столицы, сын студент. В свободное время любит почитать и порыбачить, вда, за последние полтора года смог раться на рыбалку всего 2—3 раза. В студенческие годы увлекался баскетболом — благо, рост под метр девяносто. Любил гитару, до которой вот уже сколько лет не доходят руки.

— Олег Вячеславович, еще лет 10 назад мы гордились темпами дорожного строительства, не жалели на это дело денег, принимали специальные программы... Сейчас приоритеты в дорожной отрасли резко поменялись. В чем тут дело?

— В деньгах. Когда средств не хватает, их надо вкладывать в те направления, которые дадут большую отдачу. Новое строительство — это колоссальные затраты, не сравнимые с затратами на ремонт и содержание. А подход здесь чисто экономический, и другого просто быть не может в условиях жестокого финансового дефицита.

Если раньше мы ориентировались в основном на новое строительство, то сейчас развернулись в другую сторону — содержания дорожной сети, в чем, надо отметить, немало преуспели. Из года в год сокращается число участков, имеющих недостаточную ровность, ширину проезжей части, плохое сцепление и т.д. Несколько заморожен показатель прочности, но тут нет вины дорожников — резко возросли транспортные нагрузки.

— А какое звено в федеральной сети дорог является, на ваш взгляд, сегодня наиболее уязвимым?

— Мосты. Случись что, встанет вся магистраль. Поэтому показатели ремонта и реконструкции мостов в 1995 году, по сравнению с предыдущим, выросли втрое. Мосты у нас

порядком поизносились, требуют особого внимания и, я бы сказал, нового качества, то есть уширения, обустройства, организации эксплуатации. Нагрузка на них с каждым годом растет.

— Нагрузки на мосты и дороги растут, а темпы строительства замедлились: где логика?

— Логика в том, чтобы сохранить то, что есть, повысить безопасность движения, привести в порядок существующую дорожную сеть. Необходимость в новом строительстве не уменьшилась, и это все хорошо понимают, но надо исходить из реальных финансовых возможностей. Да, российской экономике позарез нужны новые магистрали, обходы крупных городов, выходы из Москвы, многоуровневые развязки, но пока она не может себе этого позволить.

ИЗ ЖУРНАЛИСТСКОГО БЛОКНОТА

О.Скворцов в 1970 г. закончил МАДИ по специальности мосты и тоннели и, по его словам, плотно занимался этими проблемами еще лет 15. Перейдя на другую работу, не оставил старых привязанностей, следя за новинками в этой области. Его новые интересы сосредоточены в основном в сфере управления, законотворчества, внедрения передовых технологий.

— Дорожная отрасль, как и другие государственные структуры, претерпела большие изменения в последние годы. Вместо ФДД недавно была создана Федеральная автомобильно-дорожная служба. Какова цель реорганизации и чем новая структура лучше прежней?

— Департамент в утвержденной структуре — орган исполнительной власти — это подразделение в составе министерства, которое занимается каким-то одним и весьма узким направлением. Мы занимаемся всеми техническими, финансовыми, юридическими, кадровыми и другими вопросами, поэтому руководили целой отраслью, было принято решение преобразовать департамент в Федеральную службу, объединив с автомобильными, тем самым сократив число ведомств.

Но по сути дела принципиально ничего не изменилось, хотя работы прибавилось. Политика ФДД, а те-

перь ФАДС прежняя: предоставление большей самостоятельности местным органам управления. Другой вопрос, надо ли это делать сейчас, в условиях дефицита средств? Я считаю, надо. Там, где руководители смело берут инициативу и ответственность за состояние дорожной сети на себя, дело идет на лад. И еще: в сфере законодательства интересы дорожной и автомобильной отраслей совпадают, и нам лучше, как говорится, дудеть в одну дуду. В этом смысле реорганизация только на пользу дорожникам и автомобилистам.

— По мнению дорожников, тут есть и другая опасность: как бы интересы отрасли не ушли в тень интересов службы, а деньги дорожных фондов (их без того мало) в "общий котел".

— На средства дорожников никто не посягает. Наоборот, и об этом, кстати, говорил на недавней встрече с представителями отрасли Председатель правительства РФ В.Черномырдин, что дороги и жилье — приоритетные направления финансирования. Что касается интересов отрасли, за них надо бороться, отрегулировать многие вопросы, касающиеся, например, полосы отвода, взаимоотношений с владельцами транспортных средств и так далее. Интересы автомобилистов и дорожников здесь опять же совпадают.

— Традиционно Россия считается мощной железнодорожной державой. Доживем ли мы до тех дней, когда она будет и мощной автодорожной державой?

— На железнодорожную сеть бывшего Советского Союза приходилась примерно половина всего мирового железнодорожного грузооборота. В этом смысле она вне конкуренции. Другой вопрос, что удельный вес автомобильных перевозок стремительно растет и будет расти в рыночной экономике, ориентированной на небольшие и средние производства и мобильную торговлю. Им выгоднее иметь дело с автотранспортом, чем с железной дорогой.

В начале нынешнего века Россия пережила железнодорожный бум, в начале нового столетия грядет автомобильный. Дорожники к нему готовы. Они имеют надежную ремонтно-строительную базу, разнообразную технику, высококвалифицированные кадры, передовую науку и современную систему управления.

Беседу вел Владимир СТАРОСТИН





ПЕРСПЕКТИВНАЯ ДОРОГА

Для начала зададимся вопросом: почему Петр I основал Санкт-Петербург в низком комарином месте, отрезанном бездорожьем от остальной Руси? Почему не смутило его суровый климат и капризы Невы?

Ларчик просто открывался. Будущая русская столица была естественной перевалочной базой, соединявшей Запад и Восток. Поэтому первоначально город замышлялся всего лишь как морской порт: "Его царское величество не далеко от Шлотбурга при море город и крепость строить велел, чтоб впредь все товары, которые к Риге, к Нарве и Шанцу приходили, тамо пристанище имели, также бы персидские и китайские товары туда же приходили".

Если вдуматься в ситуацию, то, собственно говоря, у Петра и выбора-то не оставалось. Будущая столица была далеко выдвинута на запад и, будучи самой западной точкой страны, требовала наименьших усилий и времени для торговли с Европой по водным путям. Опять же водные пути наилучшим образом соединяли Петербург с территориями России. На Неве всегда теснилось огромное количество барок, ожидавших разгрузки.

Малонаселенный край не мог прокормить быстро растущий город. Поэтому зерно, муку, крупы поздним летом и осенью доставляли сюда по воде с таким расчетом, чтобы хватило до будущего урожая.

В Петербурге собирался и экспортный товар — пенька, лен, сало, кожи, парусина и полотно. С далекого Урала приходили низко сидевшие в воде барки с железом демидовских заводов — оно славилось на европейских рынках.

Неудивительно, что все внимание Петра I сосредоточивалось на самых экономичных и надежных — на водных путях. Так, после взятия Нарвы, когда Петр посуху отправился в Москву, он на несколько дней остановился в Вышнем Волочке. Здесь, осмотрев Тверцу и Мсту, царь определил место для их соединения и приказал рыть Вышневолоцкий канал.

В свои первые годы будущая Северная Пальмира состояла из мазанок и черных изб. Неказистые домишки, кривые улицы и тупики навевали тоску. Село селом.

Иностранец, посетивший город в 1710—1711 гг., отмечал: "Когда один только день идет дождик, то уже нигде нет прохода и на каждом шагу вязнешь в грязи".

На Васильевском острове меж зарослей кустарника коровы и лошади щипали траву. Во всем городе на восемь тысяч жителей не насчитывалось и тысячи домов.

Повсюду ощущался недостаток легкодоступных для разработки каменных материалов. Поэтому, чтобы замостить Петербург, был даже установлен особый налог, по которому каждый при-

бывающий в город человек обязан был поставить по три камня с воза весом не менее 5 фунтов, и по 10—30 камней с каждого судна.

Оттого-то до поры до времени никто и не торопился торить сюда аж от первопрестольной немислимо трудоемкую, дорогостоящую дорогу.

В 1713 г. состоялся окончательный переезд двора и высших правительственных учреждений в Петербург. С 1717 г. здесь разразилось небывалое по размаху строительство — по несколько сотен домов в год. Уже к 1725 г. все городские улицы были замощены камнем. Население увеличилось в пять раз и продолжало расти.

Нужда в обмене людьми, бумагами и товарами между первопрестольной и растущим, как на дрожжах, Петербургом ощущалась все острее.

Между тем "тылы" новой столицы оставались прежними — непролазными и непроезжими.

... Осенью 1722 г. голландский резидент отправился из Москвы в Петербург. Начавшаяся распутица и поломанные мосты превратили его путешествие в тяжкое испытание физических и моральных сил, так что к концу пути бедняга еле держался на ногах. В дороге ему пришлось пробыть около пяти недель.

Перед распутицей пасовал даже сам Петр — крайне нетерпеливый в делах, аскетичный и крепкий телом. В 1721 г., после заключения 30 августа Ништадтского договора со Швецией, чтобы добраться до Москвы, он почел за благо терпеливо дожидаться, пока ударят морозы и установится санный путь. И только со снегом двинулся в первопрестольную. В особых санях, специально приспособленных для долгих путешествий. С избушкой, т. е. крытым кузовом, защищавшим от непогоды.

Но множась государственные дела не могли ждать, пока один сезон сменит другой. Медлительные и опять же сезонные водные пути выхода из положения не обещали. Поэтому самой жизнью, ее нетерпеливым велением сооружение дороги между двумя столицами было предопределено.

Что касается Петра, то и на закате своих дней он грезил судами и кораблями, каналами и морями, веслами и парусами... Водная столица была созвучна его широким душам. Он мечтал о том, как водкою отправится когда-нибудь из Петербурга в Москву и сойдет на берег Язы где-нибудь в Лефортове, в Головинском саду.

На этом фоне современные попытки — по аналогии с обширной реформаторской деятельностью Петра — заодно провозгласить его чуть ли не первым российским глашатаем широкого строительства сухопутных дорог, серьезной критики не выдерживают.

В отношении путей сообщения произошло как бы разделение. Петр главным образом заботился о развитии водных путей. А попечение о

сухопутных взял на себя Сенат — подчиненный государю высший орган по делам законодательства и государственного управления.

Опыт разных стран свидетельствует о том, что расчет дорожного строительства совпадает с укреплением центральной власти, развитием торговли и ремесел, преодолением феодальной раздробленности.

Нечто похожее было и в России, когда 22 октября 1721 г. Сенат преподнес Петру титулы императора, Великого и Отца Отечества.

Благоприятная ситуация сразу инициировала появление целого ряда указов (в 1720, 1722, 1723, 1724 гг.) о порядке постройки перспективной дороги на Москву, о стандартах, об организации и финансировании работ и т. д.

Считается, что начало дорожному строительству в России положил сенатский указ, изданный 1 июня 1722 г., по которому было определено приступить к сооружению перспективной (прямой, спланированной, удобной) дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. Предписывалось, чтобы новую дорогу строили люди, живущие от нее на расстоянии не более 50 верст. И чтобы они мостили и копали рвы осенью, после окончания полевых работ. Деньги, необходимые для устройства дорог и мостов предполагалось собирать со всей России из расчета по 1000 рублей на 10 верст.

"Отужинав с друзьями, я лег в кибитку. Ямщик по обыкновению поскакал во всю лошадиную мочь, и в несколько минут я был уже за городом".

Так начинается знаменитая книга "Путешествие из Петербурга в Москву", в которой писатель А.Н.Радищев проехался не только по всей 728-верстной дороге от новой столицы до старой (24 главы из 25 имеют названия почтовых станций), но и по многим "язвам" тогдашней российской жизни.

Так чем же примечательна эта дорога? Как и когда она строилась? Что выделяет ее из множества других русских дорог?

Описи и ведомости хранились в Камер-коллегии — учреждении, ведавшем государственными доходами, сборами пошлин и недоимок и наблюдавшем за исполнением натуральных повинностей.

Петр Великий, спешествуя благому делу, заведения порядка в проведении дорожных работ учредил должности “земских комиссаров”, которые состояли под наблюдением Камер-коллегии и Высшей дирекции правительствующего Сената. Комиссары были призваны проявлять неусыпную заботу о содержании дорог в исправности.

Как перспективную, так и прочие указывалось сооружать по шведскому образцу.

А.Гельфер в “Очерке развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения” (СПб, 1911) пишет о том, что “... в 1724 г. состоялось, имеющее серьезное значение, общее постановление о содержании дорог. По этому поводу представлено было Государю подробное мнение Камер-коллегии, утвержденное в существе Петром Великим и состоящее в следующем:

1) чтобы малые проселочные дороги крестьяне, в свободное от полевых работ время, уравнивали каждый около своего дома, а большие дороги разверстывали по числу душ мужского пола, ставили маленькие столбики с надписями, какому селу или деревне и с какого места по какому следу ее чинить;

2) чтобы на болотистых и грязных местах обыватели клали бревна, длиною в 9 арш., прикрепляли их по обеим сторонам, обтесывали и засыпали песком или землей; в местах же, где нет лесу, окапывали с двух сторон канавами, в расстоянии 10 арш., а между канавами, отступя с каждой стороны по аршину, клали хворост и насыпали хорошей землей; те же места, где сухо и лишь неровно и колеисто уравнивали и очищали; содержание одной сажени на болоте равнялось 10 саженим в сухих местах, 1 сажени по грязи — 5-ти саж. в сухих местах; содержание же мостов через реки, за проезд по которым взи-

малась пошлина, лежало на обязанности откупщика этого моста, а наблюдение за их справным содержанием лежало на обязанности воевод и других управителей, другие же мосты, не находящиеся в руках откупщиков, содержались на деньги, получаемые от сбора за проезд по ним.

Содержание же перспективной дороги от Петербурга до Москвы возложено было на казну, так как места прохождения пути — болота, трудные для мощения, да и жилых мест близ дороги было мало, а сбор брали бы так же, как и на других дорогах. На перекрестках дорог ставили столбы с надписью, куда которая направляется, и также на границах уездов устанавливали каменные плоские столбы с надписями. Через каждые 10—20 верст строились казенные дома для проезжающих, с конюшнями и сараями и другими удобствами”.

Понадобился добрый десяток лет, чтобы очевидное стало явным: Сенат, Камер-коллегия, казна, комиссары, откупщики, подрядчики, крестьяне... — это те самые семь няnek, у которых дитя без глаза. Поэтому сооружение дороги, говоря современным языком, и превратилось в самый настоящий долгострой.

Увы, в начале XVIII в. в России не было единой специализированной государственной организации, которая бы прямо и непосредственно отвечала за прокладку и содержание дорог. Ямской приказ хоть и косвенно, но заинтересованный в этом деле, был устранен самим Петром. Сенат и Камер-коллегия воспринимали дорожное строительство только “в наборе” с другими многочисленными делами.

Нужно было что-то предпринимать. И в 1733 г. при императрице Анне Иоанновне надзор за строительством, ремонтом и содержанием тракта был поручен специально созданной для этого Канцелярии перспективной дороги. Тогда же была разработана “Инструкция к устройению дороги и мостов от Москвы до С.-Петербурга”. Согласно этому документу производителю работ вменялось в обязанность работать “с крайним рвением, ища того, как бы в казне было безубы-

точно, а в проезде способнее и благовременно и впредь прочно”.

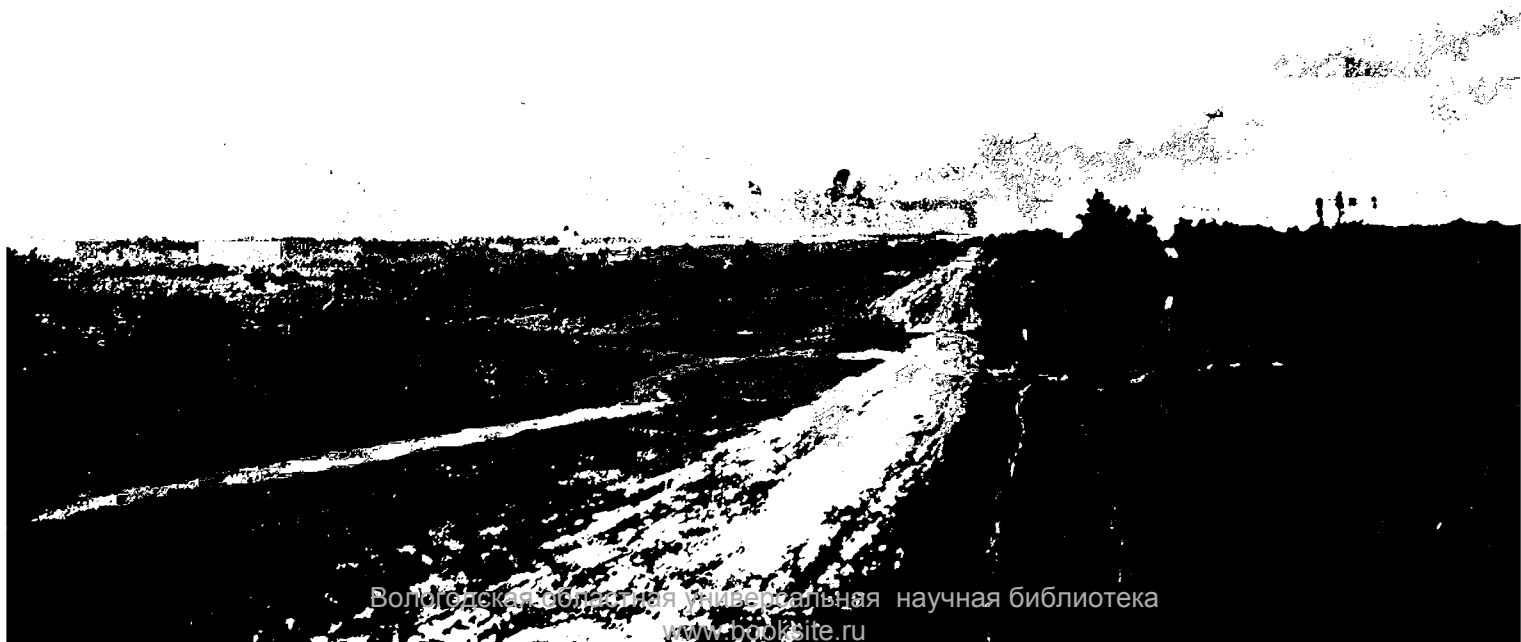
Дорогу строили как грунтовую. В суровых условиях северо-запада европейской части России непрочность полотна быстро приводила к ее разрушению. Починки требовали многих усилий, но ничего не меняли по существу.

Вот свидетельство на этот счет писателя А.Н.Радищева: “Поехавши из Петербурга, я обрадовал себе, что дорога была наилучшая. Таковою ее почитали все те, которые ездили по ней вслед государя. Такова она была действительно, но малое время. Земля, насыпанная на дороге, сделав ее гладкою в сухое время, дождями разжиженная, произвела великую грязь среди лета и сделала ее непроходимую...”

Любопытно однако, что грунтовая дорога кое-где вовсе таковой не являлась. Видя несовершенство земляных покрытий, русские дорожники улучшали примитивную технологию строительства, находили новые решения. В частности, это выразилось в том, что местами они явочным порядком начали мостить дорогу камнем. Поскольку с чисто формальной точки зрения подобная практика была отступлением от узаконенных нормативов, полученные положительные результаты не афишировались. О них обычно узнавали только задним числом.

Так, в 1761 г. генерал-майор Григорьев информировал Сенат о том, что хотя его, Сената, указом от 11 июля 1742 г. “по оной перспективной дороге камнем слать не велено, а повелено застилать фашинами и засыпать песком”, он обнаружил, что ослушники на дороге Петербург—Москва еще в 1744 г. построили участки, на которых “по правой стороне послано камнем в одну половину дороги шириною в 2 сажени, так же и по Нарвской дороге, для пробы на некоторых верстах камнем замощено, по которым и ныне проезд имеется, а каменная стилка находится без починки”.

Итоги обнаруженного ослушания генерал-майор Григорьев оценивает вполне положительно — “оная стилка камнем для прочности впредь удобнее и гнилости не подвержена”.



Сенат не стал упираться и в декабре того же года принял решение, что “в нужных местах и где камня довольно есть, из помянутых дорог одну половину, в расуждении прочности и сбережения лесов, мостить камнем по такому грунту, чтоб камень скоро не опадал и не делалось лошин и не повреждалась бы дорога... а другую сторону оставлять к проезду желающим в сухое время по-прежнему мощенную фашинником или бревешками; а что одна сторона камнем мощена будет и от того изнурения ямщикам и прочим проезжающим не будет, ибо тою каменную мостовую ездить будут в грязное время для проезда ж, как выше значит, в сухое время оставлена будет другая сторона, мощенная фашинником или бревешками”.

Интересно, что свою лепту в совершенствование дороги вносили даже царствующие особы. Так, в указе императрицы Елизаветы Петровны от 8 января 1741 г. Сенату пенялось на то, что несмотря на неоднократные указы “о возмещении прилежного старания в почву перспективной дороги”, проезд “особливо в весеннее и осеннее время, не только за трудный, но почти и за невозможный почитаем. А посему императрица делает вывод, что “выкладка фашинами и насыпанием земли, как довольно по пробе показалось, весьма не способна и не годна; того ради впредь, по середине оной дороги вымостить бревнами, шириною в четыре сажени”.

Перспективную дорогу императрица знала отнюдь не понаслышке и не из бумажки. Как пишет историк В. Ключевский, “она наследовала энергию своего отца, строила дворцы в двадцать четыре часа и в двое суток проезжала тогдашний путь от Москвы до Петербурга, исправно платя за каждую запряженную лошадь”.

Опыт — лучший судья. Пройдет время, и “бревешки”, уложенные поперек дороги, на долгие годы превратят “перспективу” в такую стиральную доску, на которой у несчастных путешественников не будет зуб на зуб попадать.

В 1785 г., потеряв терпение и поправляя свою предшественницу, Екатерина II 28 мая издаст указ, которым предпишет “впредь дорог бревнами, бревешками и плахами не мостить, а вместо того делать оные, где есть удобность, каменные, где ж камня нет, там намащивать плотинами фашинными”. Указ примечателен тем, что от отдельных норм и стандартов императрица приходит к мысли о необходимости строить дороги на основе проектов — “для прочного и выгодного расположения дороги в местностях Новгородском и Тверском начать тотчас нивелирование лежащей между обеими столицами дороги употребляя к тому... инженерных офицеров... а потом сочиняя оным планы, профили и сметы... представить. Мосты, исключая на сухоходных реках, кои на барках делаются, где есть удобность, стараться строить каменные, наблюдая прочность и выгоду казенную”.

Содержание дорог “в исправном и к проезду во всякое время удобном и надежном состоянии” все более осознанно мыслится как необходимое материальное обеспечение быстрого роста промышленности и торговли, “когда и на самых диких и непроходимых местах не только населения, но и целые города в торговле и ремеслах возрастающие появились”.

Но не будем забегать вперед. Несмотря на многочисленные указы даже под эгидой Канцелярии перспективной дороги строительство шло медленно. К 12 ноября 1742 г. открылось для движения всего 125 верст от Петербурга до Соницкого Яма. Но в этом медленном продвижении

вперед: болотистая местность требовала осушения, строительства бесчисленных дренажных устройств, мостиков и мостов — уже появился порядок, размеренность, нарабатывались опыт и сноровка. Здесь из перспективной дороги XVIII в. как бы выросло следующее поколение русских дорог, которые принесет с собой XIX в.

За годы, прошедшие с начала работ, на дороге образовался солидный задел. **И в 1746 г., наконец, произошло знаменательное событие — строительство первой в России перспективной дороги протяженностью 728 верст было завершено.** На ней были назначены станции. Установлены проездные тарифы. Дорога официально открылась из конца в конец.

Что означал этот факт? Многое. Во-первых, строительство “перспективы” стало полигоном, на котором первые русские профессиональные дорожники искали и находили оптимальные для своего времени способы сооружения, ремонта и содержания дорог.

Постепенно изживались кустарщина и разнорядностью в исполнении работ. Регламентом вводилось составление проектов починки казенных дорог и мостов. От исполнителей требовался расчет потребных материалов и рабочей силы, суммарной стоимости работ.

Расчет, единообразие, правила и нормативы, проектирование предстоящих работ — все это пошло отсюда, с трассы дороги Петербург—Москва.

Во-вторых, впервые сооружался не отдельный мост, переправа, строение, отдельный участок ремонтировался и т.д. Предметом строительства стала вся огромная — больше 700 верст — дорога от одной столицы до другой. Впервые на всем своем протяжении русская дорога задумывалась и осуществлялась как единое целое, подчиненное общим правилам проектирования, строительства, ремонта и содержания.

И, наконец, в-третьих, в ходе строительства — также впервые в истории дорожного дела в России — возникла и доказала свое право существование руководящая дорожно-строительная организация — Канцелярия перспективной дороги. Опыт оказался успешным, и при императрице Елизавете Петровне в 1755 г. Канцелярия была преобразована в Канцелярию строений государственных дорог. Это означало ее превращение в центральную всероссийскую организацию, которая стала вестись всеми главными дорогами империи.

Что касается дороги, соединившей старую и новую столицы России, то ее завершение в 1746 г. стало главным итогом века в деятельности молодой, вернее сказать, только что народившейся дорожно-строительной отрасли России.

В ознаменование этого события генеральным директором Федерального дорожного департамента Минтранса РФ А.П.Насоновым 8 декабря 1995 г. издан приказ № 152 “О праздновании 250-летия дорожной отрасли России...”

В наши дни в соответствии с Президентской программой “Дороги России” автомагистраль как бы рождается заново, обретает новый современный вид.

... Дорога Москва—С.-Петербург — это не имя. Это фамилия. Это целая династия, в которой одна и та же профессия — служить людям, связывать их между собой — переходит из поколения в поколение, из века в век. И так будет всегда.

К юбилею дорожников и у автотомобилистов “всплыла” круглая дата — 100-летие автомобильного транспорта России. Таким образом, сотни тысяч тружеников-соратников по Федеральной автомобильно-дорожной службе РФ готовятся сообща встретить двухгодичный юбилей.

Празднику дорожников и автотомобилистов посвящен автопробег из Москвы во Владивосток через всю нашу необъятную страну.

В канун старта я встретился с одним из его организаторов — заместителем генерального директора Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве (АСПОР) Юрием МУЗЫЧЕНКО.

— Юрий Анатольевич, какие цели ставит перед собой пробег?

— Не спортивные. Пробег — это праздник в движении. Он пройдет через 18 областей, республик и краев. Будут встречи с людьми, митинги, пресс-конференции... По радио, по телевизору и в газетах участники пробега расскажут о Президентской программе “Дороги России”, рассчитанной до 2000 г.

Главная же задача — сделать праздник 250-летия достоинством десятков тысяч тружеников отрасли, которые заслужили его своим самоотверженным трудом.

— Кто участвует в автопробеге?

— С нашей стороны пойдут пять джипов “Кедр” — развитие известной полноприводной “Нивы”. Ожидается также участие представителей дорожной службы США. Это аналог нашей Федеральной автомобильно-дорожной службы (ФАДС). Пойдут в пробег и наши финские коллеги. Всего примерно 40 человек и 14 машин.

В качестве командора пробега поведет директор Федеральной автомобильно-дорожной службы Анатолий Павлович Насонов. Он специально взял отпуск, чтобы без помех пройти весь маршрут.

— Кстати, когда старт пробега?

— Пробег стартует 23 июля с Васильевского спуска или от столичной мэрии. Это будет праздничная церемония. Ожидается участие многих известных лиц. С собой колонна непременно захватит флаг Москвы.

— К началу пробега будет приурочена закладка на Красной площади так называемого “нулевого километра”. Это правда?

— “Как известно, вся земля начинается с Кремля”. Местом старта, возможно, и станет “нулевой километр”, от которого потом будут отсчитывать свою протяженность все дороги России, идущие от Москвы. Но пока это лишь в плане пробега.

— Сколько километров достанется на долю юбиляров-путешественников?

— Около 10 тысяч.

— Через какие города проляжет маршрут?

— Из Москвы через Кострому, Пермь, Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Кемерово на Красноярск. Затем через Тайшет, Иркутск, Улан-Удэ на Читу.

— Юрий Анатольевич, а можно ли вообще сесть в Москве в автомобиль и по асфальту приехать во Владивосток?

— Я как раз об этом хотел сказать. Нельзя. Несколько сот километров от Читы до Хабаровска — район тяжелых труднопроходимых дорог. Сейчас, правда, там уже прокладывается автотрасса, но главные работы впереди.

В автопробегах через Сибирь обычно присутствует маленькая неафишируемая хитрость: сотни самых трудных километров автомашины преодолевают... на платформах по Транссибирской железной дороге.

И на Тихом

ОКЕАНЕ

P.S. Публикуемое интервью мы взяли, когда юбилейный суперпробег еще только готовился отправиться в путь. Когда этот номер журнала начнет поступать к читателям, пробег выйдет на финишную прямую. Среди его участников наши пишущие и снимающие корреспонденты. Поэтому мы не закрываем тему, а только открываем ее. В ближайших номерах журнала читатель подробно узнает о тех неожиданностях, происшествиях и приключениях, с которыми юбилейный суперпробег встретился на своем 10-тысячекилометровом пути.

В Москве, в Центральном Доме журналиста состоялась пресс-конференция, посвященная автопробегу Москва—Владивосток в честь 250-летия дорожной отрасли и 100-летия автомобильного транспорта России.

Перед журналистами выступили директор ФАДС А.П.Насонов, генеральный директор АСПОР А.С.Малов.

— Ну а как поступите вы?

— Первый вариант маршрута также исходил из того, что 610 километров караван преодолет по железной дороге. Но потом от него отказались. Мы ведь дорожники. Когда еще соберемся в такой пробег? А тем временем, глядишь, от Читы до Хабаровска уже проляжет автомагистраль. В общем, решили быть первопроходцами. Идти на своих колесах. Запечатлеть дебри, через которые, надеюсь, скоро проляжет асфальтовый трансконтинентальный путь.

— С точки зрения физических усилий это автотуризм или спорт?

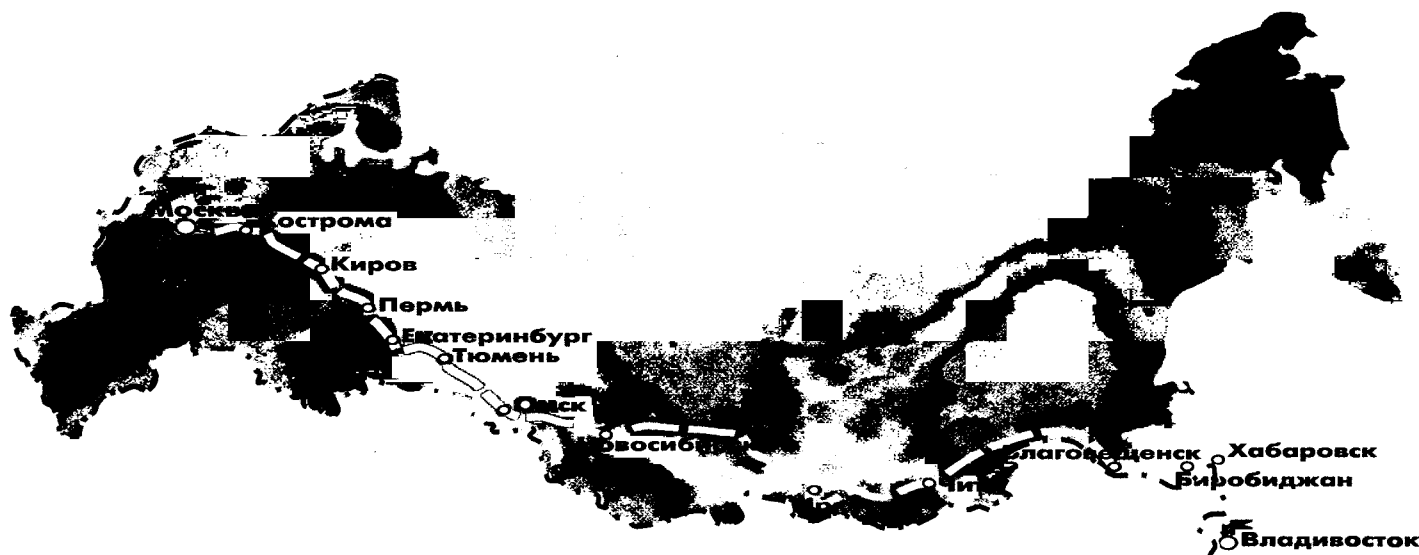
— Судите сами. По 350—600 километров и больше каждый божий день — разве это прогулка? Так что элемент непредсказуемости в пробеге есть. Между Читой и Хабаровском, как я уже сказал, — тяжелейшая грунтовая дорога. В хорошую погоду — сухую — есть надежда этот длинный отрезок пути благополучно преодолеть. Но если, не приведи Господь, зарядят дожди... Тогда придется жить по песне: "Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой".

— Будем надеяться на лучшее. Когда финиш?

— Если все пойдет по графику, 23 августа юбиларов должен встречать Владивосток.

— Счастливого пути! Хорошей погоды! Крепкой надежной дороги под колеса!

Беседу вел Юрий СОРОКИН





Такая нелегкая работа... тянуть дороги через болота

*Грустные мысли наводит порывистый ветер,
Грустно стоять одному у размытой дороги,
Кто-то в телеге по ельнику едет и едет —
Позднее время — спешат запоздалые дроги...*

Так написал в одном из своих стихотворений в начале 60-х годов известный русский поэт Николай Рубцов. И это отнюдь не плод художественного воображения нашего с вами современника, чье творчество было неразрывно связано с вологодской землей. Людям, привыкшим к широким, асфальтированным магистралям, сегодня даже трудно представить, что еще совсем недавно в этом северном регионе России, славящемся по всему миру своими кружевами, душистым сливочным маслом, льном, дорог не было вообще.

Река Тотьма испокон веков и вплоть до середины 90-х годов XX в. была единственным средством связи восточных районов с областным центром. Все необходимое для жизнеобеспечения населения с "большой земли" доставлялось в родной город Н.Рубцова Тотьму исключительно водным путем на тяжелых баржах в короткий период весеннего паводка, а затем развозилось на грузовиках, тракторах и гужевых повозках по городам и селам восточных окраин. Таким

же образом отсюда сплавляли лес, вывозили сельскохозяйственную продукцию... И неудивительно, что в том же Кириллове купцов выше второй гильдии никогда не было: наиболее предприимчивые собирали в охапку весь свой капитал и уезжали — кто в Вологду, кто в Москву.

Вплоть до августа минувшего года, когда была сдана в эксплуатацию автомагистраль Чекшино—Тотьма—Никольск, время для живущих здесь людей как бы остановилось: те же телогрейки, забрызганные грязью сапоги, вечером бутылка на двоих с соседом, да вялый разговор о политике у экрана телевизора. А случись кому-то из местных жительниц рожать, так отправляли ее в райцентр в сопровождении не менее чем трех внедорожников. Причем, как мне рассказывали, нередко только одному удавалось доставить роженицу в больницу — остальные накрепко вязли в непролазной грязи.

А что уж говорить о тех, кого в Вологде ждали неотложные дела или кто собирался просто навестить родственников или знакомых? До областного центра добирались неделю, а то и больше. В пути ночевали у костра, в томительном ожидании буксира — более мощной машины или трактора. Одним словом, не дорога, а сущая пытка. Так что и по сей день в окрестных деревнях можно встретить немало людей, которые за всю свою жизнь не выезжали дальше сельсовета. А тем, кому это удавалось, навсегда покидали родные места, умножая тем самым число "неперспективных" деревень.

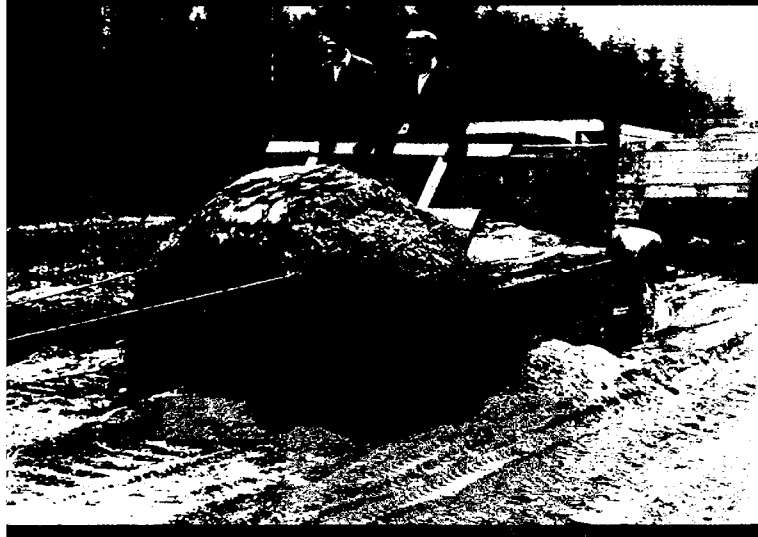
Первая попытка строительства автодороги Чекшино—Тотьма—Никольск была предпринята сорок лет назад, в 1956 г. Именно тогда силами созданного специализированного подразделения — машинно-дорожного отряда № 2 началось сооружение ее первого участка Тотьма—Бабушкино с гравийным покрытием длиной 32 км и шириной проезжей части 6 м. Шесть бульдозеров С-80, один прицепной грейдер, экскаватор, несколько ГАЗ-51 — вот, пожалуй, и вся нехитрая техника, которая была в распоряжении дорожных строителей.

На бульдозерах работали в основном машинисты из Вологды, жившие месяцами в вагончиках, вдали от своих семей.

...Уложено еще несколько метров покрытия. Гравий, который подвозят из Вологды, кончился. Но машин все нет и нет. Значит, простой. А сойти с обо-

АВТОДОРОГА
ЧЕКШИНО—ТОТЬМА—НИКОЛЬСК
ВОЛГОДЕНЕ В ЖИЗНЬ
ПРЕДПРИЯТИЕ
«ДОРОЖНИ
РОССИИ»





чины, перекурить, сидя на траве, нельзя. Строительство идет по болотистым лесам. По обеим сторонам — черное зеркало воды. Сочная растительность прикрывает коварную, непроходимую топь. Иногда, правда, можно найти сухую кочку или взгорочек. Но и на них спокойно передохнуть не удастся — полчища комаров и мошек моментально облепляют с головы до ног.

Последний 4-километровый участок со стороны с. Бабушкино — от местного аэродрома до ручья Крутого был особенно сложным. Новая дорога здесь накладывалась на старую, объездов не было. А потому этот путь был единственным. Проходящие машины не только мешали строителям, но зачастую портили только что законченный участок. Так что приходилось все делать заново. И все же первые 14 км в середине 1959 г. были сданы, а эстафету принял Тотемский дорожно-эксплуатационный участок № 705.

Такова вкратце первая страничка истории одной из лучших сегодня в Вологодской области автодорог, отмечающей в этом месяце свою первую годовщину. И хотя к ее активному строительству приступили лишь в 1970 г., именно сорок лет назад был сделан первый и очень важный шаг в преодолении порочной формулы нашего Отечества «дураки — дороги».

Впрочем, о полной победе говорить еще рано. Ведь приняло же недавно Законодательное собрание Вологодской области решение о снижении ставки налога на пользователей автомобильными дорогами с 2,38 до 1,5 процента. Так что признанная во всех экономически развитых странах аксиома «хорошая жизнь начинается с хорошей дороги» у нас, по-видимому, все еще нуждается в дополнительных доказательствах.





В,
не
ка:

М

ы приехали в небольшой старинный городок Кириллов, что на Вологодчине, после полудня. День выдался солнечный, в воздухе пахло черемухой и одуванми. Путь наш лежал в знаменитый Кирилло-Зерский монастырь. К сожалению, времени для осмотра было не так много, как хотелось бы, но уже с первого взгляда величественные крепостные стены монастыря с его внушительными башнями, главы церквей и храмов, вековые деревья и могилы бывших настоятелей Кириллова, ровное зеркало озера с отражавшимися в нем облаками наполнили душу спокойствием и радостью за это светлое чудо.

Какие прекрасные, богом отмеченные места. Именно сюда в 1390 г. пришел монах московский Кирилл и основал среди дремучих лесов и холмов на берегу Северного озера обитель, названную впоследствии его именем.

Трудно представить себе путь, проделанный 60-летним старцем. Наверное, шел он труднопроходимыми тропами, заходя в деревушки, прося хлеба и ночлега. Может быть, и бранила его какая-нибудь недобрая душа, но скорее всего находил он и кров, и воды глоток. И сам он был для встречавшихся ему людей с их заботами, горестями, болезнями и недоверием, как глоток живой воды из родника, потому что словами своими, молитвами, советами он помогал утомленным бедностью, голодом и смертями людям, вселяя в их сердца покой и надежду, веру и любовь...

Когда смотришь на древние стены монастыря, можно представить себе старину и задуматься о великой власти над нами сегодняшними. Суровая монастырская жизнь, холодом, но и чистотой веет от белокаменных, подточенных временем стен, от картинок, изображаю-

щих скиты и кельи отшельников, от печатных поучений, развешанных на стенах, от каждой стертой и ветхой ступеньки. В полусумраке переходов чужды тени иноков, строгих и молчаливых, проводивших житие свое в трудах и молитве.

Духовная слава Кирилла Белозерского, мудрость его учеников, духовная чистота монахов, презрение к материальным благам сделали Кириллов монастырь в XV—XVI вв. излюбленным центром паломничества и местом, дающим моральные, нравственные силы монархам. Был в монастыре ослепленный Шемякой Великий князь Василий II Темный. Игумен Трифон не побоялся снять с него крестное целование "не искать княжеского престола", наложенное силой. Сюда "помолится о даровании сына" прибыл князь Василий III с молодой женой Еленой Глинской. Две церкви, выстроенные на его вклад, и поныне стоят в Кирилло-Белозерском монастыре. Их сын Иван Грозный неоднократно гостил в обители, не скупился на земельные и денежные вклады, дарил монахам драгоценную утварь для украшения храмов. Царь, живший в постоянном страхе перед заговорами, передавал крупные суммы денег в Кириллов монастырь на устройство келий. В случае необходимости вся царская семья могла бы укрыться в стенах затерянного среди дремучих лесов монастыря.

На протяжении XVI столетия в монастыре выстроили восемь каменных храмов, а вокруг соорудили стены с башнями. Именно они, в настоящее время сохранившиеся лишь фрагментарно с озерной стороны, помогли выдержать осаду поляков и литовцев в 1612 г. Наслышанные о богатстве монастыря "воровские польские и литовские люди" пытались овладеть им, неоднократно шли на штурм крепости, но защитники мужественно отбили вражеские атаки. Настоящие

вошь польско-литовских интервентов можно понять: долгое время на Руси ходили слухи о том, что часть государственной казны Иван Грозный вывез в Кириллов монастырь, а некоторые поляки из свиты Марины Мнишек бывали в монастыре и своими глазами видели богатство и достаток этой обители.

Удачная оборона крепости, ее расположение на важных водных и сухопутных путях способствовали дальнейшему крепостному строительству. В 1653 г. монастырские власти получили царский указ о возведении новой, более мощной крепости. Одновременно была выделена громадная для того времени денежная сумма в срок пять тысяч рублей, да сам монастырь занял у боярина Бориса Морозова пять тысяч. Для руководства строительством послали из Москвы инженера Антона Грановского, француза по происхождению. Проект предусматривал строительство системы рвов и бастионов, но это не понравилось настоятелю монастыря, и была выдвинута идея строить крепость по образцу Троице-Сергиева монастыря. После долгих переговоров победило монастырское предложение.

Тридцать лет шло небывалое строительство: копали рвы, сооружали башни и стены, ковали решетки и запоры... С трех сторон монастырь окружили неприступные стены, а по углам поднялись многогранные стройные и гордые башни. Кирилловская крепость получила высокую оценку из уст патриарха Никона: "В нашей стране есть три очень богатых монастыря, великие государевы крепости. Первый монастырь — Святой Троицы, он больше и богаче остальных, второй известен под именем Кирилло-Белозерского. Он сильнее Троицкого. Третий монастырь — Соловецкий". Автор этих высказываний не на словах, а на деле испытал крепость этих стен и



какой во всем просторе
какая ширь!...



заповров. Проводя церковные реформы, Никон нередко заявлял, что духовная власть в стране должна быть выше светской. Это и послужило причиной того, что на соборе 1666 г. Никон был осужден, лишен сана и сослан в отдаленный Ферапонтов монастырь. Через десять лет его перевели в Кириллов.

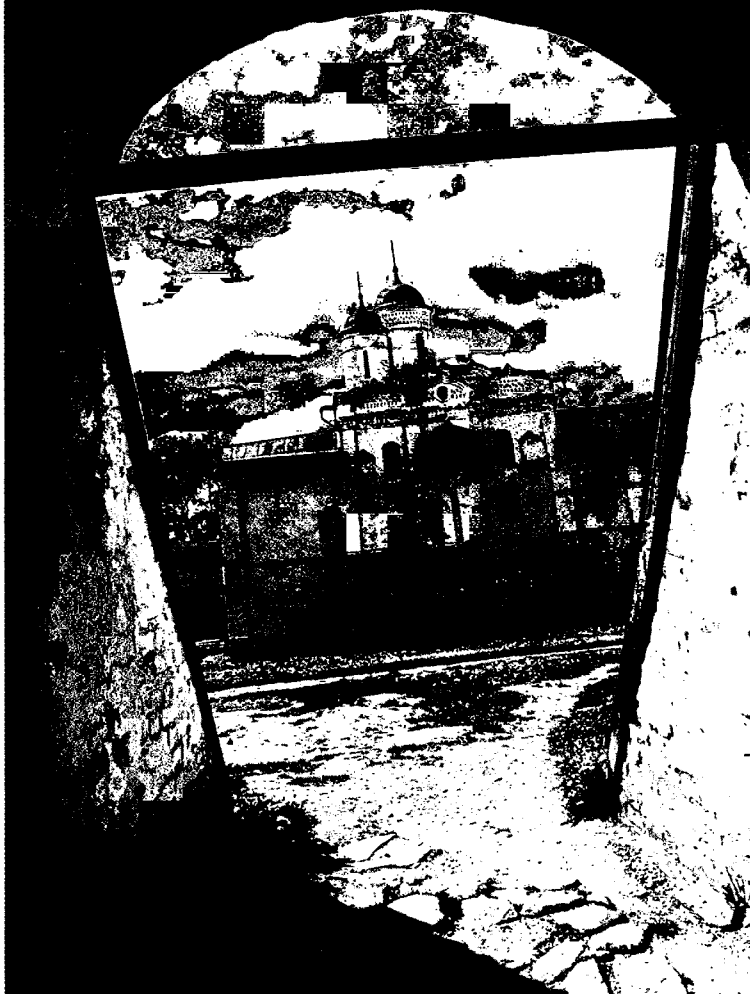
Эпоха петровских преобразований подорвала экономическую мощь монастыря. Пахотная земля отошла государству, монастырские деревни и села обложили налогами. Четвертую часть колоколов и все годные к бою пушки забрали в казну. Грозные императорские указы требовали от монастыря поставки хлеба, лошадей, людей на театры военных действий, строительство кораблей и крепостей. За три года до смерти Петр I посетил Кирилло-Белозерский монастырь. Пробыл он в обители несколько часов. В память о посещении 11 февраля 1722 г., вероятно, и был сделан Герб Российской империи, сохранившийся до наших дней.

Во время правления Петра I монастырскую крепость активно использовали как государственную и церковную тюрьму. Сохранились многочисленные документы о присылке в нее беглых крестьян, солдат, мелких чиновников.

Реформы Петра I, направленные на ограничение церковного и монастырского экономического могущества, продолжила Екатерина II.

Позднее образование города Кириллова на месте подмонастырской слободы, улучшение почтовых трактов, строительство двух водных систем превратили монастырь в известное и желанное для паломников место. Их путевые заметки, восторженные поэтические описания памятников, графические и живописные работы создали Кириллову уже в середине XIX в. славу "русской Фиваиды".

Своей 500-летию в 1897 г. монастырь встретил в значительном внешнем благолепии. Был проведен ремонт строений, посажены красивые березовые аллеи вдоль главной дороги от входной Казанской башни до Святых ворот и к месту землянки и часовни Кирилла. Однако все это коснулось чисто внешней стороны, не затронув глубинной части. Поэтому Епископ Кирилловский, одновременно являвшийся архимандритом Кирилло-Белозерского монастыря, поставил в 1914 г. перед Новгородской духовной консисторией вопрос о капитальном ремонте старинных сооружений. Его поддержали члены Церковно-Археологического общества. Но первая мировая война, революция 1917 г. заставили пересмотреть и отодвинуть на время эти планы. Ремонтно-восстановительные работы в Кирилло-Белозерском монастыре начались только в 1919 г. Архитектор В. Данилов приступил к срочным ремонтно-реставрационным работам, направленным на спасение многих памятников архитектуры, в первую очередь крепостных стен XVI в., Большой и Малой



больничных палат, здания бывшего духовного училища. Одновременно реставраторы древнерусской живописи выявили, укрепили, отреставрировали несколько десятков уникальных икон. В то же время появились предложения и о создании музея в Кириллове на базе исторических, художественных, архитектурных памятников Кирилло-Белозерского монастыря. Идею эту поддерживали и местные власти. Однако политика новой власти не была последовательной. Забота о сохранности архитектурного ансамбля, художественных памятников сопровождалась усилением атеистической пропаганды, критикой монастыря и монашества. Начался и процесс изъятия ценностей. В 1922 г. был снят серебряный оклад, украшенный драгоценными камнями, с особо чтимой иконы Смоленской Божией матери и серебряная оковка с раки преподобного Кирилла Белозерского (ныне рака находится в музеях Кремля). Монастырь был закрыт 1 октября 1924 г. по инициативе Кирилловского Уисполкома. Это решение утвердила Череповецкая губернская власть. Ряд монахов остал-

ся доживать свой век в закрытом монастыре. Молодые монахи стали священнослужителями в городских храмах.

С 1924 г. на территории монастыря разместились краеведческий музей, детский дом, общестия, мастерские, подсобные хозяйства и т.п. Постепенно краеведческий музей набрал силу, был реорганизован в историко-художественный музей, а затем и в музей-заповедник. Благодаря его заботам и поддерживались многочисленные сооружения Кирилло-Белозерского монастыря, проводились их ремонты и реставрация. К сожалению, чем ближе юбилей (600-летие монастыря), тем больше возникает проблем, связанных с реставрацией и приспособлением памятников. Это и старые проблемы, извечно стоящие перед реставраторами: низкое качество материалов, медленные темпы работ, низкий уровень документации и исполнения, контроля, высокий уровень воды Сиверского озера, поднятый при строительстве и реконструкциях Северо-Двинской системы. В настоящее время появилась и новая проблема — отсутствие финансирования. Программа подготовки к юбилею была разработана районным и областным оргкомитетами еще в 1994 г. Она предусматривала реставра-

цию и приспособление памятников архитектуры, в том числе и восстановление первоначальных функций церкви преподобного Кирилла. Намечались создание новых экспозиций и выставок, выпуск трудов преподобного Кирилла Белозерского, краеведческой литературы, а также выполнение большого объема работ, связанных с благоустройством города Кириллова. На реализацию программы областной бюджет в 1994—1995 гг. выделил немалые средства. Многие работы были начаты, но осень 1995 г. внесла свои поправки. Финансирование реставрационных работ прекратилось, и юбилейная программа оказалась под угрозой срыва. Жаль, что политические, экономические потрясения, вновь испытываемые нашей страной, отражаются столь пагубно на подготовке к юбилею. Администрация Кирилло-Белозерского музея-заповедника пытается найти выход из сложившейся ситуации: бьет тревогу во всех инстанциях, ищет спонсоров, ведет работы по благоустройству территории силами собственных бригад.

Архитектурные, художественные памятники Кирилло-Белозерского монастыря должны вызывать не только гордость, но и ответственность за их сохранение для потомков.

Хочется закончить словами замечательного русского писателя Ивана Бунина: "Трудно раскачивать колокол, но нужно раскачивать сильнее, чтобы с первого же удара дрогнул воздух. А когда ответят другие колокола, нужно позабыться, затеряться в бурных звуках и хоть на мгновение поверить и напомнить людям, что "бог не есть бог мертвых, но живых".

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

ВНИМАНИЕ!

ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ НА АВТОДОРОГАХ

М 8	км 274 — км 277
	км 597 — км 499
А 114	км 630 — км 670
	км 76 — км 78
	км 118 — км 119

Путеводитель подготовлен при содействии Отдела эксплуатации автомобильных дорог Федеральной дирекции Северо-Западной автодороги.

Компьютерная графика — Саввы Сафонова



ВОЛОГДА

административные центры
и крупные города



ЧЕРЕПОВЕЦ



Грязовец



Лентьево

Верховажье

города и поселки городского типа

населенные пункты сельского типа

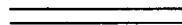
центры районов Вологодской области



железные дороги



магистральная федеральная
автомобильная дорога



прочая федеральная
автомобильная дорога



территориальные автомобильные дороги

М 8

индекс и номер дороги



82

указатели и расстояния
между ними в километрах

{ЖБ59-8(60)}

мосты (материал постройки,
длина, ширина, грузоподъемность)



автозаправочные станции (АЗС)

б.; д.т.

бензин; дизельное топливо



автомобильные газонаполнитель-
ные компрессорные станции (АГНКС)



станции технического
обслуживания автомобилей



гостиницы



посты ГАИ



пункты питания



пункты медицинской помощи



бюро путешествий и экскурсий



многочисленные достоприме-
чательности



музеи



памятники и памятные места,
связанные с именами
замечательных людей



памятники военно-исторических
событий



памятники архитектуры



церкви

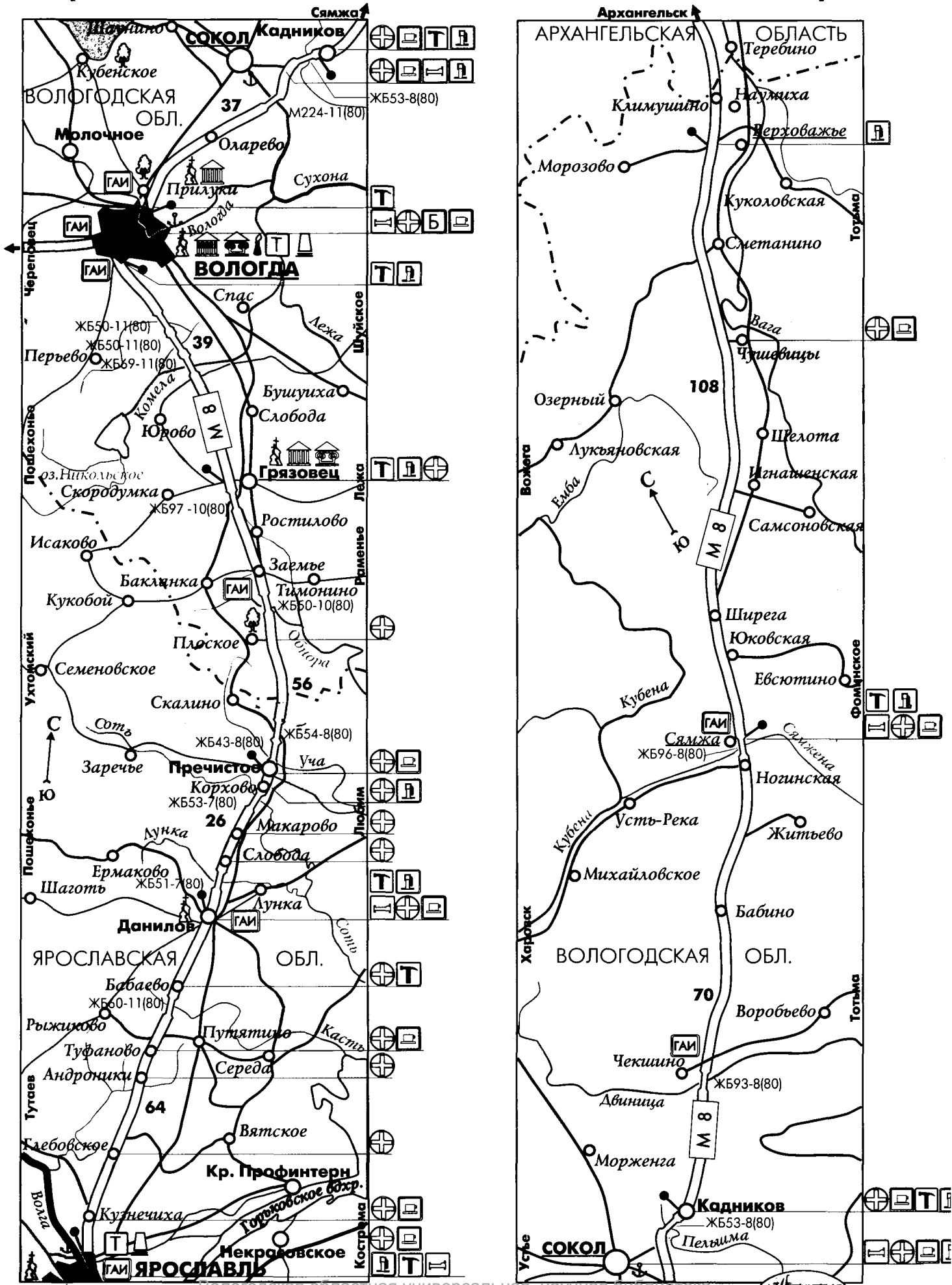


интересные объекты природы,
живописные места

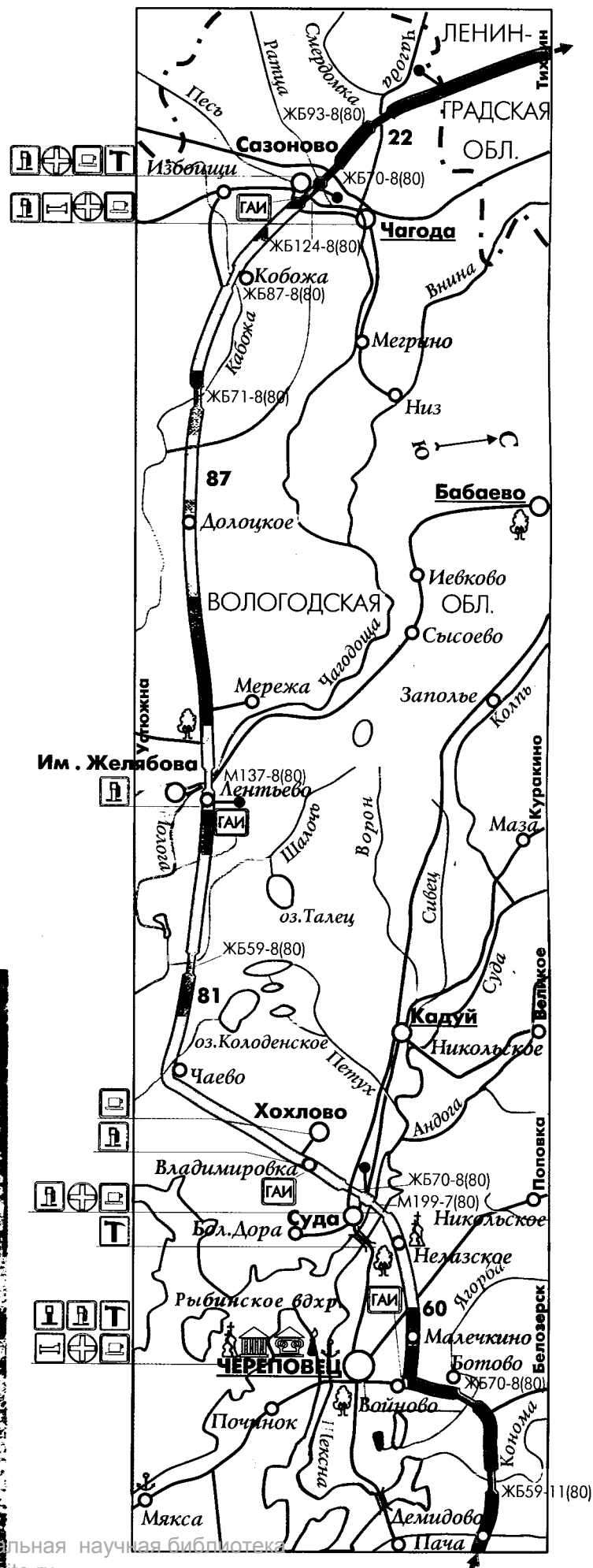
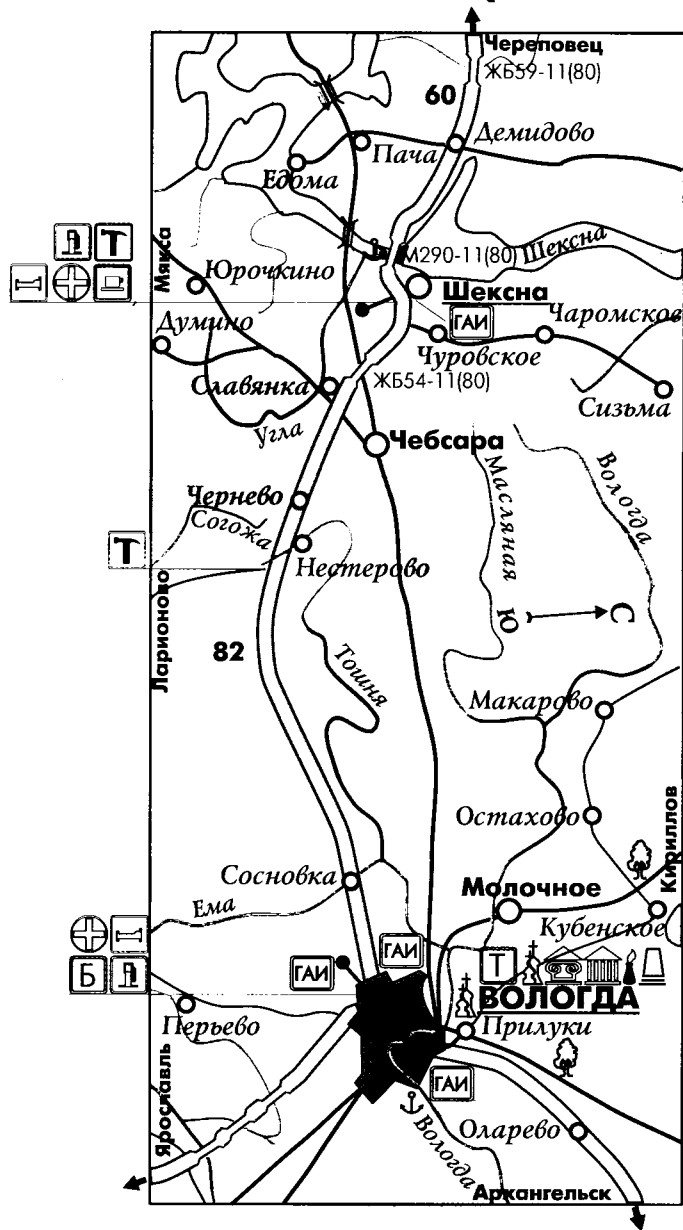


реки, пристани

"ХОЛМОГОРЫ" (МОСКВА—ЯРОСЛАВЛЬ—ВОЛОГДА—АРХАНГЕЛЬСК) М 8



ВОЛОГДА—НОВАЯ ПАДОГА до магистрали "КОПА" (через ТИХВИН) А 114



ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

"ХОЛМОГОРЫ" (МОСКВА—ЯРОСЛАВЛЬ—ВОЛОГДА—АРХАНГЕЛЬСК) М 8

Гостиницы

333 км	г. Данилов	гостиница
457 км	г. Вологда	гостиницы
498 км (6 км влево)	г. Сокол	гостиница
579 км (влево)	с. Сямжа	гостиница

Автовокзалы и автостанции

270 км	г. Ярославль	автовокзал
336 км	г. Данилов	автовокзал
363 км	р. п. Пречистое	автостанция
418 км (3 км вправо)	г. Грязовец	автостанция
459 км	г. Вологда	автовокзал
497 км (6 км вправо)	г. Сокол	автостанция
507 км	г. Кадников	автостанция
578 км	с. Сямжа	автостанция
685 км (4 км вправо)	с. Верховажье	автостанция

Пункты медицинской помощи

276 км (влево)	с. Кузнечиха	медпункт
286 км (вправо)	с. Глебовское	медпункт
293 км (вправо)	д. Андроники	медпункт
310 км (влево)	д. Туфаново	медпункт
320 км (вправо)	с. Бабаево	медпункт
336 км (вправо)	г. Данилов	больница
343 км (вправо)	с. Слобода	медпункт
348 км (вправо)	д. Макарово	медпункт
360 км (вправо)	д. Корхово	медпункт
362 км (влево)	р. п. Пречистое	больница
389 км (3 км влево)	с. Плоское	медпункт
418 км (3 км вправо)	г. Грязовец	больница
457 км (вправо)	г. Вологда	больница
497 км (6,5 км влево)	г. Сокол	больница
508 км (влево)	г. Кадников	медпункт
579 км (1 км влево)	с. Сямжа	медпункт
650 км (3 км вправо)	с. Чушевицы	больница

Станции технического обслуживания автомобилей

272 км (влево)	г. Ярославль	авторемонт
321 км (влево)	с. Бабаево	авторемонт
336 км (вправо)	г. Данилов	авторемонт
417 км (3 км вправо)	г. Грязовец	авторемонт
460 км	г. Вологда	авторемонт
470 км (вправо)	г. Вологда	шиномонтаж
507 км (влево)	г. Кадников	авторемонт
579 км (влево)	с. Сямжа	авторемонт

Автозаправочные станции (АЗС)

272 км (вправо, влево)	г. Ярославль	б.; д. т.
332 км (вправо)	г. Данилов	б.; д. т.
361 км (вправо, влево)	д. Корхово	б.; д. т.
418 км (3 км вправо)	г. Грязовец	б.; д. т.
454 км	г. Вологда	б.; д. т.
498 км (4 км, влево)	г. Сокол	б.; д. т.
509 км (влево)	г. Кадников	б.
577 км (вправо)	с. Сямжа	б.
685 км (3 км вправо)	с. Верховажье	б.; д. т.

Посты ГАИ

272 км	г. Ярославль
329 км	г. Данилов
400 км	н.п. Заемье
454 км	г. Вологда
469 км	г. Вологда
529 км	н.п. Чекшино
579 км	с. Сямжа



ВОЛОГДА — НОВАЯ ПЛОДОГА ДО МАГИСТРАЛИ "КОЛА" (ЧЕРЕЗ ТИХВИН) А 114

Гостиницы

82 км (3 км влево)	р. п. Шексна	гостиница
125 км (7,5 км влево)	г. Череповец	гостиница
310 км (9,5 км вправо)	р. п. Чагода	гостиница

Автовокзалы и автостанции

4 км (5 км влево)	г. Вологда	автовокзал
82 км	р. п. Шексна	автостанция
125 км (12 км влево)	г. Череповец	автовокзал
311 км	р. п. Сазоново	автостанция

Пункты медицинской помощи

83 км (2,5 км вправо)	р. п. Шексна	больница
125 км (10 км влево)	г. Череповец	больница
150 км (3 км влево)	р. п. Суда	больница
228 км (15 км влево)	г. Устюжна	больница
310 км (10 км вправо)	р. п. Чагода	больница
311 км (2 км влево)	р. п. Сазоново	медпункт

Станции технического обслуживания автомобилей

66 км (1 км влево)	у дороги	авторемонт
82 км (влево)	р. п. Шексна	авторемонт
83 км (вправо)	р. п. Шексна	авторемонт
125 км (10 км влево)	г. Череповец	авторемонт
142 км (влево)	с. Нелазское	авторемонт
310 км (влево)	р. п. Сазоново	шиномонтаж

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

3 км (вправо)	г. Вологда	б.; д. т.
11 км (вправо)	у дороги	б.
81 км (влево)	р. п. Шексна	б.; д. т.
83 км (влево)	р. п. Шексна	б.; д. т.
125 км (7 км влево)	г. Череповец	б.; д. т.; газ
150 км (4 км влево)	р. п. Суда	б.; д. т.
153 км (вправо)	д. Владимировка	б.; д. т.
223 км (вправо)	с. Лентьево	б.; д. т.
228 км (15 км влево)	г. Устюжна	б.; д. т.
310 км (вправо)	у дороги	б.
312 км (влево)	р. п. Сазоново	б.; д. т.

Посты ГАИ

7 км	г. Вологда	153 км	д. Владимировка
82 км	р.п. Шексна	223 км	с. Лентьево
125 км	д. Войново	311 км	р. п. Сазоново

РАСПИСАНИЕ

**отправления автобусов на летний период 1996 г.
с автовокзала г. Вологды
телефон для справок (817-21) 72-04-52**

Вологда—Им. Бабушкина	(через Чекшино, Тотьму) — 8-05; 16-30 ежедневно
Вологда—Белозерск	(через Шексну) — 9-10; 16-45 ежедневно
Вологда—Верховажье	(через Кадников, Сямжу) — 7-30; 15-55 ежедневно
Вологда—Великий Устюг	(через Чекшино, Тотьму, Им. Бабушкина, Никольск, Кичменгский Городок) — 7-20 пятница, суббота
Вологда—Кострома	(через Грязовец, Данилов, Ярославль) — 8-30 ежедневно
Вологда—Кадуй	(через Шексну) — 16-40 ежедневно
Вологда—Кириллов	(через Молочное) — 7-40; 10-50; 12-20; 15-30 ежедневно
Вологда—Кичменгский Городок	(через Чекшино, Тотьму, Им. Бабушкина, Никольск) — 9-40 среда, суббота, понедельник
Вологда—Липин Бор	(через Молочное, Ферапонтово) — 9-20; 11-35 ежедневно
Вологда—Никольск	(через Чекшино, Тотьму, Им. Бабушкина) — 8-20 ежедневно, кроме воскресенье
Вологда—Нюксеница	(через Чекшино, Тотьму) — 6-30 ежедневно
Вологда—Пески	(через Молочное) — 5-40 суббота; 10-15; 16-00 ежедневно
Вологда—Сямжа	(через Кадников) — 14-00 ежедневно
Вологда—Тотьма	(через Чекшино) — 7-05; 10-10; 12-00 пятница, суббота
Вологда—Устюжна	(через Шексну) — 13-40 суббота, воскресенье
Вологда—Харовск	(через Сямжу) — 11-30 суббота, понедельник; 17-30 пятница, воскресенье
Вологда—Харовск	(через Сокол) — 16-20 ежедневно, кроме среды, четверга
Вологда—Череповец	(через Шексну) — 6-40; 7-50; 9-00; 9-40; 10-25; 11-00; 11-40; 12-30; 13-20; 14-20; 15-20; 17-20; 18-40; 19-35 ежедневно
Вологда—Ярославль	(через Пречистое, Данилов) — 14-10 ежедневно
Вологда—Шексна	— 6-20 суббота, воскресенье; 8-40; 10-40; 14-50 ежедневно; 15-45 пятница, суббота, воскресенье; 17-10 ежедневно
Вологда—Шуйское	— 7-30 понедельник, суббота; 10-00; 17-00 ежедневно; 12-00 понедельник, вторник, суббота, воскресенье; 18-40 пятница, суббота, воскресенье, понедельник



Грязовец.

Первое упоминание о Грязивитцком починке относится к 1538 г. в жалованной грамоте Ивана Грозного. Позднее на месте починка возникло торговое село Грязлевицы, которое в 1780 г. было преобразовано в уездный город Грязовец.

В современном городе развита лесная промышленность, действуют домостроительный комбинат, льнозавод и другие предприятия.

По регулярному плану 1781 г. в центре города была организована Соборная площадь, на севере города — Пироговская площадь, на юге — Крестовская. С XIX в. город начинает застраиваться каменными жилыми и общественными зданиями. В городе сохранилась Крестовоздвиженская кладбищенская церковь (XVIII—XIX вв.). Имеется краеведческий музей, в котором главной экспозицией является «Северный русский лен».

Близ Грязовца открыты выходы железистоизвестковых минеральных источников.

Вологда.

Основана новгородцами на пути волока, соединяющего бассейны рек Сухона и Шексна. Впервые упоминается в 1147 г., древнейшая из городов Русского Севера. До конца XIV в. была во владениях Новгорода, при Иване III попала под власть Великого княжества Московского. В те времена в Вологде хранилась часть «государевой казны», сюда Иван III ссылал именитых пленников: казанского хана Алегамы, своего брата князя Угличского, литовского князя Острожского. В XVI в. Иван Грозный стремился превратить город в сильную крепость, при нем в 1565 г. была начата постройка каменного Кремля, оставшаяся незавершенной. В то время Вологда является крупным ремесленным и торговым центром Русского государства. Но с начала XVIII в. в связи с основанием Санкт-Петербурга и развитием торговли на Балтийском море экономическое значение города упало.

Современный город — крупный промышленный и культурный центр, а также известен кружевоплетением. Этот промысел зародился в 1820-х гг., когда близ Вологды, в имениях помещиков, крепостные стали вылетать отделки к платьям и белью на манер западноевропейских. Этот промысел принес городу всемирную известность.

Центр старого города состоит из четырех исторически сложившихся частей: **Город; Верхний Посад; Нижний Посад; Заречье.**

1. Территория **Города** определена очертаниями ныне не сохранившегося каменного Детинца (XVI в.). В центре — площадь, открытая в сторону реки Вологды, с 5-главым Софийским собором (1568—1570 гг., в интерьере имеются фрески 1686—1688 гг.) и стройной 8-гранной колокольней с колоколами XVII в. К площади примыкает комплекс сооружений Архиепископского подворья

(1671—1676 гг.), где сейчас расположен областной Краеведческий музей, в соборах которого русские иконы XIV—XIX вв., деревянные раскрашенные скульптуры XVI—XIX вв., шитье и ювелирное искусство XVI—XIX вв. В комплекс также входят барочный Воскресенский собор (1772—1776 гг.), где сейчас расположена Картинная галерея и Архиепископские палаты с домовою церковью Рождества Христова (1667—1670 гг.), к палатам пристроены Гавриловский корпус (конец XVII в.), Иринеевский корпус (начало XVIII в.), палаты Иосифа Золотого (XVIII в.). На берегу р. Вологды установлен памятник поэту-вологжанину Константину Батюшкову.

По регулярному плану 1781 г. застройка Вологды проводилась от центральной площади по трем лучеобразно расходящимся и пересекающим их поперечным улицам, преимущественно небольшими 2-этажными домами. Сохранились общественные здания: ярмарочный дом на берегу р. Золотухи (конец XVIII в.), дом бывшего Удельного ведомства (начало XIX в.).

2. Верхний Посад, который примыкает к **Городу** с северо-запада, также имеет регулярную застройку. Сохранились некоторые деревянные дома XIX в., церкви: 5-главая Константина и Елены с шатровой колокольней (XVII в.), Варлаама Хутынского с колокольней (XVIII в.), Владимирская с шатровой колокольней (XVII в.). В древнейшей части Вологды, на бывшей Лениной площадке, находится церковь Николая «Золотые кресты» (конец XVII—начало XVIII вв.), памятник 800-летия Вологды (1947 г.) и строения Успенского Горнего монастыря: церковь Успения (XVII в.) и надвратная церковь Алексия (начало XVIII в.).

3. Нижний Посад расположен к юго-востоку от **Города** и связан с ним Каменным мостом (XVIII в.) через р. Золотуху. Центром посада является бывшая Спасская (Сенная) площадь, от которой радиально расходятся улицы. На площади в бывшем доме Дворянского собрания расположена Филармония, рядом с ней воздвигнут Монумент вологжанам — участникам Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. На набережной р. Вологды стоит Драматический театр и дом-музей Петра I. В **Нижнем Посаде** сохранились жилые деревянные дома (XIX в.) с портиками и балконами, богато украшенные резьбой, а также церкви: Иоанна Предтечи в Рожденье и Покрова в Козлене (начало XVIII в.).

4. Все основные памятники **Заречья** выходят к р. Вологде и создают эффектную панораму набережной: 5-главая церковь Сретенья с колокольней (XVIII в.), 5-главая церковь Иоанна Златоуста с колокольней (конец XVII—начало XVIII вв.), церкви Дмитрия Прилуцкого на Наволоке (летняя — начало XVIII в., зимняя — середина XVIII в.), а также купеческие каменные особняки, являющиеся архитектурными памятниками: бывшие дома адмирала Барша, Витушечникова, Варакина, Скулябинская богадельня. В стороне от набережной стоит 5-главая церковь Николая во Владычной сло-

боде (XVII в., частично перестроена). Уроженцы Вологды: поэт Константин Батюшков, писатель Варлам Шаламов, врач-терапевт Матвей Мудров, кинорежиссер Г.Васильев.

Недалеко от города к северо-востоку в излучине р. Вологды расположился Спасо-Прилуцкий монастырь, который был основан в 1371 г.; центром монастыря является 5-главый Спасский собор (XVI в.), с трех сторон его окружает крытая 2-ярусная галерея, рядом возвышается 4-ярусная колокольня (XVII в.). Собор соединен крытым переходом с трапезной палатой (1540-е гг.), с Введенской церковью (1540-е гг.) и старыми настоятельскими покаями. При монастыре уцелели также жилые и хозяйственные постройки (XVII в.) и небольшая ампириная Екатерининская церковь (XIX в.), поблизости находится могила поэта Константина Батюшкова. На территории монастыря сохранилась деревянная шатровая Успенская церковь (XVI в.) из Александро-Куштского монастыря.

По дороге из Вологды в Кириллов, идущей по берегу Кубенского озера, на небольшом острове расположен Спасо-Каменный монастырь, который был основан в 1260 г.; сильно разрушен в 1930-е годы. Сохранилась уникальная Успенская церковь-колокольня (XVI в.), которая красиво и гордо возвышается над водной гладью.

Кириллов.

Возник как слобода при Кирилло-Белозерском монастыре, основанном в 1397 г. и названном по имени своего создателя, монаха Кирилла Белозерского, последователя Сергия Радонежского. В XV—XVII вв. Кирилло-Белозерский монастырь является крупнейшим религиозным, культурным и экономическим центром Русского Севера, процветающим благодаря значительным денежным вкладам московских князей и бояр. В период своего наивысшего расцвета (XVI—XVII вв.) монастырь играл важную роль на торговом пути к Белому морю. В 1776 г. монастырская слобода преобразована в уездный город Новгородского наместничества — Кириллов.

Монастырь одной стороной обращен к городу и автомобильной дороге на Вологду, другими — выходит к берегам озер Сиверского и Долгого, эффектно возвышаясь над их водными просторами громадой белокаменных стен. Занимая большую (около 12 га) территорию, монастырь являлся самостоятельным городом-крепостью.

Исторически сложившаяся структура монастыря включает в себя «Старый город» (это Большой Успенский монастырь и Малый, или, как его еще называют, Горний Ивановский монастырь) и «Новый город».

В ансамбле Большого Успенского монастыря величествен кубический 4-столпный одноглавый Успенский собор (1497, 1595—1596 гг.), в интерьере которого 5-ярусный иконостас (XV—XVIII вв.), фрески (1641 г.); на северной паперти — фрески работы костромских и ярос-



лавских мастеров (1650 г.). В его ансамбль также входят несколько церквей и в том числе придельная церковь над гробницей Кирилла Белозерского (1792—1794 г.).

На территории Горнего Ивановского монастыря на горке высятся стройная одноглавая церковь Иоанна Предтечи (1531—1534 гг.), чуть ниже на склоне — одноглавая трапезная церковь Сергия Радонежского (1560 г., первоначально имели двуглабое завершение).

В 1924 г. Кирилло-Белозерский монастырь становится историко-архитектурным и художественным музеем-заповедником. На территории "Нового города" собраны памятники деревянной архитектуры: церковь Ризположения из с. Бородавы (1486 г.) и ветряная мельница из д. Шелково (XVII в.). В фондах музея находятся собрания древнерусских икон (XV—XVI вв.), шитья (XV—XVII вв.) и скульптуры.

В окрестностях Кириллова — памятники природы: гора Маура и Цылина гора.

В 7 км от Кириллова, на берегах реки Шексны, расположен Воскресенский Горичий женский монастырь, который был основан в первой половине XVI в. В его ансамбль вошли церкви Вознесения (1544 г.) и Димитрия (1611 г.), колокольня (XVII в.). Троицкий собор и ограда (начало XIX в.). Монастырь использовался как место заточения жен и родственниц знатных особ.

Ферапонтово.

В 20 км от Кириллова на северо-восток, в живописной местности на невысоком холме между озерами Бородавское и Паское раскинулся Ферапонтов монастырь, основанный в 1398 г. Въезд в него оформлен каменными "святыми воротами" с двумя небольшими нарядными шатровыми церквями — Богоявления и Ферапонта (1649 г.). В монастыре главное место занимает одноглавый (первоначально двуглавый) собор Рождества Богородицы (1490 г.), в интерьере которого прекрасные по цветовому строю и композиции фрески мастера Дионисия с сыновьями Владимиром и Феодосием (1500—1503 гг.). С северо-западной стороны собор соединен крытой галереей с 4-гранной колокольней (XVII в.), массивной одностолпной трапезной палатой и одноглавой Благовещенской церковью со звонницей (начало XVI в.). С южной стороны к собору примыкает небольшая шатровая церковь Мартинаиана (1640 г.).

Белозерск.

Впервые упоминается в летописи под 862 годом как город Белоозеро, располагавшийся в стороне от современного Белозерска на северном берегу Белого озера, у деревни Киснема. С XV в. находился у истока реки Шексны в 20 км восточнее современного города. С 1238 г. является центром Белозерского княжества, а также торговый и ремесленный центр. В 1370 г. перешел под власть московского великого князя. Белозерские дружины 8 сентября 1380 г. вместе с другими русскими княжествами во главе с Дмитрием Донским участвовали в Куликовской битве. В XIV в. опустошен эпидемией чумы, после которой перенесен на 17 км к западу, на современное место. С 1487 г. превращен в укрепленный пункт на северной границе Московского государства. Были сооружены земляные валы и деревянные стены с 8 башнями. С 1777 г. городу присваивается название Белозерск.

В современном Белозерске в центре города, в кольце земляных валов (деревянные стены и башни разобраны в конце XVII в.), к которым через ров ведет 3-пролетный каменный мост (XVIII в.), возвышаются Преображенский собор и деревянная церковь Ильи с трапезной (XVII в.). В бывшем посаде, на высоком месте, располагается Успенская церковь с уникальной "часовой башней", в интерьере которой — росписи, резной иконостас с иконами XVI века; рядом стоит церковь Богоявления (середина XVIII в.). На берегу озера (рядом с пристанью) сохранилась церковь Всемилошного Спаса с трапезной и шатровой колокольней (XVII в.). В городе остались также без изменения 2-этажные каменные купеческие особняки первой половины XIX века.

Уроженцы города и района: поэты С. Орлов и С. Викулов, артист Ю. Каюров.

Череповец.

Предположительно основан в 1362 г. на месте Воскресенского монастыря (упраздненного в 1764 г.) и находившегося в 1,5 км от него торгового села Федосьево. Впервые упоминается в документах под 1449 г. Расположен у слияния рек Шексны и Ягорбы. В 1777 г. учрежден как город. С 1782 г. город застраивался по регулярному плану, который учитывал наличие двух исторически сложившихся центров — находящуюся на возвышенности территорию бывшего монастыря и торговую площадь в Федосьево.

На сегодня сохранились Воскресенский собор (1752 г., в XIX в. перестраивался), 2-этажные купеческие каменные дома (начало XIX в.), деревянные особняки усадебного типа (среди них — дом-музей художника-баталиста В.В.Верещагина, уроженца Череповца), жилые деревянные дома (конец XIX в.), украшенные геометрически накладной резьбой, общественные здания из красного облицовочного кирпича в псевдорусском и псевдогоthicком стиле. В одном из таких зданий с 1895 г. размещался Череповецкий горный музей, который с 1990 г. именуется Череповецким музейным объединением. В его фондах находятся: археологические памятники из бассейна р. Шексны (III—II тыс. до н. э. и X—XI вв.); богатые коллекции древнерусских икон (XIV—XVII вв.); деревянные скульптуры; рукописные и печатные книги XVII—XIX вв.; древнерусское лицевое шитье, вышивки, резные и расписные прялки XVIII—XIX вв.

Уроженцы города и района: создатель сливочного масла марки "Вологодское" в России Н.В.Верещагин, академик Н.М.Амосов, фольклорист Е.В.Барсов. В городе жили писатель Глеб Успенский и поэт Игорь Северянин.

В 5 км от Череповца в селе Степановское сохранились Воскресенская церковь (1735 г.) и небольшая церковь Иоакима и Анны (начало XIX в., в интерьере которой прекрасный резной иконостас и изразцовые печи).

В окрестностях города охраняются памятники деревянного зодчества — Успенская церковь (1694 г.) в селе Нелазском и Никольская церковь (1673 г.) в селе Дмитриеве.

Устюжна.

Впервые упоминается в 1252 г. как город Железный Устюг в составе Угличского княжества. В документах с XIII по XVIII вв. называется также Устюжна-Железнопольская. В XIV в. подвергалась нападениям новгородцев. В XVI—XVII вв. Устюжна представляет собой значительный центр металлообработки, второй (пос-

ле Тулы) центр оружейного дела в России. В 1630 г. устюжанами были изготовлены решетки к воротам Спаской и других башен Московского Кремля. После закрытия Ижинского железодельного завода снизилась роль города как центра металлообработки.

С 1738 г. Устюжна является уездным городом. С 1781 г. город застраивается по регулярному плану с прямоугольной сетью улиц, привязанной к сложному городскому рельефу. В современном облике города преобладают одноэтажные деревянные дома, украшенные пропиленной и многослойной накладной резьбой, среди которых выделяются постройки исторического центра, расположенные по обеим сторонам реки Ворожи при ее впадении в р. Мологу. В городе сохранились: собор Рождества Богородицы (XVII—XVIII вв.), 2-этажное здание бывшей Городской думы с деревянной пожарной вышкой (XIX в.). А также церкви: Казанская (1694 г.), Благовещения (1762 г.), Воскресенская, Покровская (1780 г.) и Успенская (1781 г.).

В краеведческом музее представлены собрания: древнерусская иконопись XV—XVII вв., в том числе икона Богородицы Одиотригии (конец XV в.); русская живопись XVIII—XX вв., среди которых имеются произведения И.К.Айвазовского и Б.М.Кустодиева; резьба по дереву XVII—XVIII вв., литые и просечные железо XVIII—XIX вв.; вышивки XIX—начало XX вв.; фаянсовые изделия второй половины XIX в.

Недалеко от Устюжны в с. Новинки сохранилась деревянная церковь Никольская (1717 г.).

В селе Даниловке, что в 15 км от города, расположена усадьба Батюшковых (первоначально принадлежала отцу поэта К.Н.Батюшкова, на рубеже XIX—XX вв. — историку литературы Ф.Д.Батюшкову). С 1906 г. по 1911 г. в имении подолгу жил и работал А.И.Куприн. Усадьба представляет собой деревянный одноэтажный дом с мезонином и 6-колонным портиком, вокруг старинный парк. В наши дни открыт литературный дом-музей К.Н.Батюшкова и А.И.Куприна.



ОХОТНИЧЬИ ХОЗЯЙСТВА

Кубенское охотничье хозяйство.

Находится северо-западной Вологды, на берегу озера Кубенского.

Площадь 9,4 тыс. га в южной части таежной зоны. В угодьях обитают лось, кабан, лисица, горностай, заяц-русак, заяц-беляк, белка, крот. Из боровой дичи водятся тетерева, рябчик, белая куропатка, вальдшнеп, голубь, а из водоплавающей — кряква, гоголь, шилохвость, свиязь, чирки, широконоска. Есть болотная дичь — бекас, дупель, турухтан.

Основные объекты охоты — водоплавающая дичь, лось, заяц-беляк и тетерева. В озере Кубенском и других водоемах есть сиг, судак, щука, лещ, язь, карась, окунь, налим.

Хозяйство организует любительское рыболовство, охоту на водоплавающую и боровую дичь, а также лицензионный отстрел лосей и кабанов. Поскольку берега водоемов заболочены, то рыбная ловля возможна только с лодок.

Центральная усадьба находится в 500 м от д. Сопятино. Подъезд из Вологды автобусом до д. Морино, далее 1 км до места.

Алексей ТАРАБРИН

ВЫЕЗД ПО ДЕВЯТОМУ ВАРИАНТУ, ИЛИ НЕСКОЛЬКО СЮЖЕТОВ ИЗ ЖИЗНИ “ПРИДВОРНОЙ” СЛУЖБЫ

Из суточной сводки УГАИ Санкт-Петербурга:
“2 часа ночи. У станции метро “Пролетарская” при досмотре автомашины ГАЗ-31029 были обнаружены револьвер, газовый пистолет, две переносные радиостанции, войсковой наблюдательный прибор (буссоль артиллерийская), граната Ф-1 с боевым запалом. Какие-либо документы на оружие отсутствовали. Автомашина и водитель доставлены в Невское РУВД”.

НОЧЬ БЕЗ ЧП

В есенний, пасмурный рассвет скромно заглядывал в окно, когда дежурный Виктор Кравченко, встречая заместителя начальника отдела по сопровождению и безопасности движения капитана Сергея Голубева, докладывал:

— ... Происшествий не случилось. Новый наряд к разводу готов.

Потом не удержался и добавил:

— На КПМ “Ржевка” смена отличилась. Задержали ночью четыре легковушки, числящиеся в розыске. Две с перебитыми номерами.

Вот так улов! Только в этом нет ничего удивительного. Хотя, например, еще около года назад, просматривая дежурные сводки, в графе “отбой” чаще оказывалось пусто. Сегодня же, в особо “урожайные” дежурства, появляются данные на 5, а то и на 10 найденных машин.

Нет, раньше угоняли транспорта ничуть не меньше. Такой же рейтинг держится и сейчас: в среднем от 15 до 20 единиц ежедневно. Не сбило волны и то, что в конце прошлого года в результате комплексных розыскных мероприятий раскрыли несколько подпольных мастерских, где перебивали номера на угнанном транспорте, где машины перекрашивали, разбирали на запчасти. Кардинально повлияло на ситуацию то, что была введена в действие межрегиональная компьютерная система по розыску угнанных автомобилей. Она позволила охватить весь северо-запад страны. Теперь из ее базы данных можно моментально получить информацию о любой автомашине, числящейся в розыске. Система не только очень эффективная, но и перспективная. Уже сегодня благодаря ей удается найти и возвратить владельцу каждый третий похищенный автомобиль.

С каждым днем сеть против автомобильных воров становится все прочнее. Сейчас все контрольно-пропускные пункты милиции в окрестностях Санкт-Петербурга оснащены компьютерами, соединенными в единую сеть. И дежурному инспектору достаточно нескольких минут, чтобы определить, находится машина в угоне или нет. Аналогичное оборудование постов внедряется и по области. Первоочередные направления те, где более насыщенные транспортные потоки — Выборгское, Таллинское, Киевское.

Впрочем, никакой компьютер не заменит инспектора. Не случайно существуют специальные нормативные документы, предусматривающие штатные расписания подразделений ГАИ в зависимости от протяженности дорог, от плотности населения и других параметров. Если исходить из таких норм, то в Ленинградской области недокомплект личного состава ДПС составляет более тысячи человек. Но люди работают и справляются. Ситуация на дорогах контролируется.

Из суточной сводки УГАИ Санкт-Петербурга:

“7 часов. Нарядом ДПС в составе старших лейтенантов Трофимова и Красильщикова за превышение скорости был остановлен автомобиль ВАЗ-21063 под управлением беженца из Армении, проживающего в Новгородской области. Водитель находился в состоянии алкогольного опьянения. За уничтожение составленного протокола и возвращение задержанного водительского удостоверения и автомашины пытался дать взятку. Данные действия были задокументированы. Дело передано сотрудникам ОБЭП Кировского РУВД”.

“ВСТРЕЧАЕМ КАНЦЛЕРА”

-П ервую половину смены работаем в обычном режиме, — инструктор заступающий на дежурство экипажи Голубев. — С 11.00 планируется усиление: встречаем канцлера. Действовать будем по “девятому” варианту. Напоминаю маршрут от аэропорта “Пулково” и состав эскорта...

— Срочно. Из ГУВД, — выглянул из окна дежурной комнаты майор Кравченко. — Нужен начальник, но он на проверке...

— Сейчас отвечу, это, скорее всего, “цеу” по встрече канцлера. Всем — по местам. О возможных изменениях информирую дополнительно.

Интуиция не подвела Голубева. Как уже бывало не раз, приглашали представителя отдела, чтобы оговорить с охраной и ответственным от ФСК расчет эскорта или сопровождения. Это зависело от дипломатического статуса встречаемого гостя, а иногда и от его причуд. Для такой величины, как канцлер, по этикету полагался эскорт мотоциклистов и машины сопровождения. Своих подчиненных капитан предупредил, что расчет определен “девятой”. Такое построение предполагало полное окружение мотоциклистами ведомой автомашины. Это создавало не просто почет и красоту следующему кортежу, но и обеспечивало безопасность движения высокой персоны на всем протяжении маршрута.

Стаж в отделе капитана милиции Сергея Голубева идет с 1979 г. Пришел простым инспектором и вырос до заместителя начальника. Большая часть организационной работы лежит на его плечах. Потому и рабочий день от темна до темна. Не менее напряженный он и у остальных сотрудников. Они работают по скользящему 12-часовому графику. Иногда смена непроизвольно удлиняется. Такое случается часто. Например, во время Игр доброй воли за каждым инспектором, за каждым подвижным экипажем были закреплены участки, маршруты. Они прикреплялись для сопровождения команд спортсменок и за гостевыми делегациями разных стран. Основными объектами были Пулково, городские гостиницы, Московский вокзал, Невский и Приморский бульвары и, конечно, стадион имени Кирова. Только на подъездах к нему организовали около десятка площадок. На каждой надо было так встретить и разместить транспорт, чтобы не создавалось пробок или толчеи среди спортсменок, гостей, телевидения и т.п. Надлежало всем создать наиболее благоприятные условия для состязаний, работы или отдыха.

Примерно через час Голубев вернулся из ГУВД. И уже от дверей инструктировал дежурного:

— Оповести, что предварительный расчет для мотоциклистов-эскортников отменяется. Нам проще, а охране — лишние хлопоты. Канцлер от канонов этикета отошел совершенно: хочет быть ближе к народу. В аэропорт заказал вместо представительской машины экскурсионный автобус, для себя и для делегации. Хочет поехать вместе со всеми. Значит, колонну построим так: впереди “Форд” Селиванова. Он мужик опытный, хорошо режим скорости выдерживает. Замыкающим пойдет Гусаков. Да, еще есть изменения по маршруту. Это тоже касается нас. Выставляем дополнительные посты к Смольному и Мариинскому дворцу, еще на Литейный...

Из суточной сводки УГАИ Санкт-Петербурга:

“11 часов. На КПМ “Невский лесопарк” дежурной сменой инспекторов ДПС в составе лейтенанта Федорова, старшего сержанта Иванова и стажера Сергеева был проверен “КамАЗ”, груженный цветным металлом (1 тонна 750 килограммов алюминия). Перевозка в направлении на Таллин, как указывалось в путевом листе, осуществлялась без соответствующих документов на перевозимый груз. Водитель и транспортное средство для дальнейшего установления сдачи в ОМ Всеволожского района”.

Буду на маршруте, но сначала у Московского вокзала, — уже на ходу предупредил дежурного Голубев. — Там у Григорьева штрафные квитанции закончились, а место очень оживленное. Да, обязательно передай Афанасьеву, что в 18 часов будет ком-ческий представитель с АО "Кировский завод". Он жаает оговорить условия сопровождения нами какого-то крупногабаритного груза при перевозке его на Южный Урал.

Как оказалось, правительство Санкт-Петербурга добилося разрешения на то, чтобы 60 процентов средств, взимаемых ГАИ за свои услуги и в качестве штрафов с нарушителей ПДД, шли на нужды стражей правопорядка. Предпринят этот шаг был для того, чтобы таким способом наскрести пусть крохи для приведения технической вооруженности милиции в соответствие с требованием времени. Преступник ныне мобилен, дерзок, нагл, обеспечен современными средствами связи. Чтобы успешно бороться с ним, потенциал надо иметь равный или превосходящий.

— Если вчера нам не на чем было достать скоростные "Мерседесы" или "БМВ", сегодня такой проблемы нет, — рассказал начальник службы ОсИБД майор милиции Борис Абрамов.

Действительно, оснащению подразделений ГАИ Северной Пальмиры можно позавидовать. Например, в прошлом году появились новые мощные мотоциклы знаменитой марки "Ямаха". Машины специально оборудованы для работы дорожной полиции. Их маневренности можно только завидовать. "Ямаха" развивает скорость до 260 км в час. Ей требуется всего четыре секунды, чтобы с места разогнаться до 100 км в час. От такой техники не скрыться ни на какой иномарке.

Отряд мотоциклистов на "Ямахах" осуществляет эскорт почетных гостей, прибывающих в город. Используется отряд и для патрулирования, для выполнения сложных оперативных заданий. Здесь и личный состав подобран соответственно возможностям техники — все отличные водители, есть спортсмены-гонщики.

Вечером, в назначенное время, два офицера милиции принимали коммерсанта. Разговор больше напоминал заключение сделки. Одну сторону интересовала стоимость услуги, другую — состав перевозимого груза, протяженность маршрута, количество задействованного личного состава и техники.

— Мы бы хотели двигаться с минимумом остановок, — высказывал свое пожелание представитель АО. — Наши машины будут укомплектованы сменными экипажами. Отдыхать водители будут прямо в пути. Иначе мы сорвем сроки поставки, и придется оплачивать штрафные санкции.

— Мы все обеспечим, что зависит от нас, — Голубев посмотрел на начальника, как бы для поддержки. — Но в связи с весенней распутицей дороги закрыты. Выдать пропуск для проезда в эту пору по Ленинградской области — в компетенции УГАИ. Но дальше этот вопрос необходимо проработать в Москве с Госавтоинспекцией России и Федеральным дорожным департаментом. Путь не близкий и будет пролегать по территориям других областей и республик.

— И не забудьте, — уточнил Абрамов. — Функций охраны наше сопровождение не выполняет. Это отдельная статья ваших расходов. Если есть необходимость, нанимайте во вневедомственной охране, еще где-то...

Когда все оговорили, был составлен проект договора. Заказчик попрощался и ушел. А я спросил Сергея Николаевича:

— Часто ли и как далеко приходится сопровождать грузы?

— Недавно вернулась команда из Казахстана. Это был самый дальний маршрут на Восток. На Запад ездили до Бреста несколько раз. Частые поездки были, когда встречали гуманитарную помощь. Но тогда работали бесплатно, как и положено государственной службе. Сегодня такого уже почти не бывает. А учитывая, что это одна из статей пополнения казны милиции, от заказов не отказываемся и даже ищем их сами. Для этого периодически даем рекламу в газете "Эхо авто". А как выжить иначе? Раньше все наши проблемы решались через государственный бюджет. Теперь нас обстоятельства вынуждают зарабатывать на жизнь самим. Абсурд какой-то. Государственная служба, на содержание которой собираются налоги, должна самофинансироваться. Иначе не выжить — нет средств. Куда же тогда идут налоги? Но этот вопрос уже другому ведомству.

Из суточной сводки УГАИ Санкт-Петербурга:

"17 часов. Нарядом подвижного КПМ в составе лейтенантов милиции Алексева и Белича для проверки был остановлен "КамАЗ", следовавший из г. Тулы. Установлено, что груз (специальное изделие — шестиствольная артиллерийская установка) перевозился без охраны,

представителя воинской части и по документам, вызывающим сомнение в их подлинности. Водитель и автомобиль с грузом доставлены во Всеволожское РУВД".

ВМЕСТЕ С СОБРОМ И ОМОНОМ

Когда рабочий день на предприятиях и в организациях города уже заканчивался, в здании УГАИ на улице Попова, наоборот, возрасла активность. Со 136-го км шоссе "Скандинавия" поступило тревожный сигнал. В поселке Ляйпясу Выборгского района совершено вооруженное нападение с использованием огнестрельного оружия на рабочих местной пилорамы. Имеются раненые. На место происшествия срочно выехал СОБР в сопровождении двух экипажей с КП ГАИ.

Подобная практика совместных действий используется широко. Таким образом организуются многие специальные мероприятия. Например, не так давно осуществлялась операция, которую начинали уголовный розыск и РУОП, а заканчивали ГАИ и ОМОН.

По оперативной информации стало известно, что в Доме дружбы на Фонтанке под видом свадьбы будет проходить сходка уголовных авторитетов. Среди "гостей" жениха и невесты будут давно разыскиваемые милицией лица. Их решено было взять. Чтобы не получилось осечки, организовали такую плотную сеть окружения, что перекрыли не только все входы и выходы Дома дружбы, но и ближайшие подъездные пути.

Работали так: экипажи ГАИ останавливали "крутые" иномарки, а сотрудники ОМОНа осуществляли проверку документов, досмотр. Улов оказался неплохим. Только за незаконное ношение оружия задержали пять человек с пистолетами Макарова.

Когда уже стемнело, в гараж стали возвращаться одна за другой машины, задействованные в течение дня для сопровождения канцлера со свитой и делегаций суверенных государств СНГ, прибывших на Ассамблею. Заканчивала дежурство одна смена, а другая уже несла патрулирование на улицах и дорогах не только города, но и области.

Вскоре поступило сообщение от группы, убывшей по шоссе "Скандинавия". Старший скуп доложил, что в результате оперативно-розыскных мероприятий задержаны пять подозреваемых. При появлении милиции они сразу выдали себя, пытались скрыться. Когда поняли, что это не удастся, оказали активное сопротивление. Все взяты под стражу. У них было изъято оружие: револьвер системы "Наган" с боевыми патронами, два газовых пистолета импортного производства, обрез винтовки и 70 патронов. Все пятеро бандитов доставлены в поселок, где были опознаны рабочими пилорамы.

Личный состав СОБРа и ГАИ действовал слаженно, четко. Отличились сотрудники 2-й роты УГАИ старший инспектор ДПС лейтенант Чванов, инспекторы ДПС прапорщик Алексеев и старшина Мельниченко.

Из суточной сводки УГАИ Санкт-Петербурга:

"22 часа. На Московском проспекте подвижным нарядом в составе старшего инспектора ДПС лейтенанта Чегодаева и инспектора ДПС сержанта Шкурина при проверке ВАЗ-21063 задержан гражданин, одетый в форму сотрудника милиции. Служебного удостоверения не имел, места работы и телефона дежурного для установления личности сообщить не смог. Передан в 38 ОМ по спецориентировке.

23 часа. На улице Растанной экипажем ДПС в ВАЗ-21023 при досмотре багажника обнаружена сумка с веществом растительного происхождения коричневого цвета (маковая соломка) общей массой в 95 кг. Водитель и автомобиль доставлены во Фрунзенское РУВД".

Служба продолжается...



РЕМЕНЬ КАК СРЕДСТВО ВОСПИТАНИЯ

“Жигули” из Магнитогорска слетели в кювет и врезались в дерево. Дерево устояло, а водителю не повезло. Это случилось у с. Чемодановка Пензенской области. Последствия ДТП были бы менее трагичными, если бы был пристегнут ремень безопасности.

Не поделили дорогу ВАЗ и автобус на 587-м километре автодороги Москва — Самара. Они столкнулись лоб в лоб. У автобуса лишь вмятина. Сильно пострадал водитель “Жигулей”. Он пренебрег ремнем безопасности.

Вот как развиваются события, когда водитель на скорости 80 км/час совершает наезд на какое-либо неподвижное препятствие.

Спустя 0,026 сек. после удара вдавливаются бампер. Сила, в тридцать раз превышающая вес автомобиля, останавливает его движение на линии передних сидений, тогда как его пассажиры — если они не пристегнуты ремнями — продолжают двигаться в салоне автомобиля со скоростью 80 км/час.

Спустя 0,039 сек. водитель вместе с сиденьем стремительно выдвигается вперед на 15 см.

Спустя 0,044 сек. он грудной клеткой ломает руль.

Спустя 0,050 сек. скорость падает настолько, что на автомобиль и всех пассажиров начинает действовать сила тяжести, в 80 раз превышающая их собственный вес.

Спустя 0,068 сек. водитель с силой в 9 т ударяется в приборный щиток.

Спустя 0,092 сек. водитель и сидящий с ним рядом пассажир одновременно врезаются головами в переднее ветровое стекло и получают смертельные повреждения черепа.

Спустя 0,1 сек. повисшего на руле водителя отбрасывает назад; он уже мертв.

Спустя 0,11 сек. автомобиль начинает слегка откатываться назад.

Спустя 0,113 сек. сидящий за водителем пассажир, если он также не пристегнут ремнем безопасности, оказывается с ним на одной линии, наносит ему новый удар и одновременно сам получает смертельные повреждения.

Спустя 0,15 сек. наступает полная тишина. Осколки стекла и обломки железа падают на землю. Место столкновения окутывает облако пыли. Все произошло менее чем за две десятые доли секунды.

Эти испытания проводили на манекенах, а развитие события фиксировалось методом скоростной съемки. Приборы, установленные в машине, выдали следующие измерения: при столкновении на скорости 80 км/час выделяется энергия, достаточная для того, чтобы подбросить одну тонну высоту почти 30 м, т.е. выше семизэтажного до Неудивительно, что в подобных условиях брэнное человеческое тело не имеет никаких шансов выжить, если не будут предприняты необходимые меры предосторожности.

Современный водитель располагает очень простым и удивительно эффективным средством защиты, которое было почти неизвестно каких-нибудь 20—25 лет назад, — ремнем безопасности. Этот ремень, превращая водителя в единое целое с салоном автомобиля, предохраняет его от удара о приборный щиток или от опасности быть выброшенным через дверцу или ветровое стекло, что почти всегда чревато драматическими последствиями.

В 1973 г., когда применение ремней безопасности стало обязательным, во всех больницах, специализирующихся на лечении пострадавших в ДТП, было отмечено резкое снижение количества переломов грудной клетки и ранений лица: ремень безопасности не только спасает жизнь, но и резко уменьшает тяжесть ранений. И, наконец, анализ происшествий подтвердил, что ремень безопасности тем более эффективен, чем ниже скорость столкновения. Если скорость столкновения менее 50 км/час, то жизнь водителю практически гарантирована.

Более того, благодаря повышению уровня исследовательских работ и особенно разработке инерционных ремней безопасности в ближайшем будущем появится возможность повысить их эффективность и довести “потолок” скорости в момент столкновения, которая будет безопасна для водителя и пассажиров легкового автомобиля, по крайней мере до 65 км/час.

Таким образом, водителю будет гарантирована безопасность в подавляющем большинстве случаев при фронтальных столкновениях.

Две легенды

Еще в 1909 г. один английский изобретатель создал оригинальное устройство в виде огромной спиральной пружины с двумя ляжками, предназначенное для удержания пассажира на автомобильном сиденье. Газета поместила эту информацию под рубрикой “изобретения чудаков”. Но неизвестный изобретатель отнюдь не был чудаком, так как три четверти века спустя почти все признали полезность ремней безопасности.

Из этого следует, что оборудование автомобиля ремнями безопасности было возможно уже на заре появления “железного коня”. Но пришлось ждать десятилетия, пока появились первые серийные автомобили, оборудованные такими ремнями. И даже тогда некоторые западноевропейские, в частности французские, автомобилестроители не скрывали своей враждебности к этому навязанному водителю “дополнительному ограничению”. Что касается отечественных водителей, то потребовалось специальное решение от 1970 г. об обязательном оборудовании автомобилей ремнями безопасности.

В настоящее время те, кто сомневается в эффективности этого защитного устройства, составляют меньшинство водителей (9 процентов).

В то же время многие (74 процента), признавая его преимущества, считают, что в отдельных случаях оно может принести вред.

Это дань старой, устойчивой легенде о спасительном «катапультировании». Но ведь нет ни более опасного для водителя, чем быть вышвырнутым из салона автомобиля. Ведь вероятность получить повреждения или погибнуть в этом случае резко увеличивается, так как водитель может быть раздавлен собственным или же другими автомобилями.

Состоявшая из специалистов различного профиля бригада лаборатории физиологии и биомеханики фирмы «Пежо—Рено» установила, что в среднем процент смертности среди водителей, выброшенных из салона автомобиля, в 10 раз выше, чем у тех, кто пользовался ремнем безопасности и остался в салоне.

Этот вывод сохраняет свою силу и при дорожно-транспортных происшествиях в горных районах, так как, за некоторым исключением, лучше составлять единое целое с автомобилем, катящимся по склону горы, чем быть выброшенным в пропасть через дверцу или ветровое стекло.

Существует еще одна устойчивая легенда: человек, пристегнутый ремнем безопасности, имеет гораздо больше шансов сгореть заживо. На самом же деле, как это ни кажется странным, все происходит совсем наоборот.

Ясно, что автомобиль загорается, как правило, в результате серьезного происшествия. В этом случае вероятность того, что водитель будет ранен или потеряет сознание и, следовательно, не сможет двигаться, гораздо больше в том случае, если он не будет пристегнут ремнем безопасности. Это прекрасно понимают автогонщики. Им бесполезно предлагать участвовать в гонках без ремней безопасности, хотя именно им лучше всех известно об опасности возникновения пожара, так как они рискуют больше всех: ведь их автомобили — это настоящие цистерны на колесах!

Поэтому можно считать доказанным, что пользование ремнем безопасности уменьшает число водителей, погибающих в результате пожара в автомобиле, но не наоборот.

Так польза или вред?

Время от времени газеты сообщают о дорожных происшествиях, которые как будто бы говорят не в пользу ремней безопасности. И все же следует остерегаться делать поспешные выводы. Чаще всего ничто не дает основания думать, что погибший водитель, пристегнутый ремнем безопасности, мог бы выжить, если бы он не пользовался им. Как бы то ни было, общественное мнение склонно помнить об этих трагических, хотя и единичных случаях, забывая о множестве ежедневных происшествий, в которых ремень безопасности сыграл свою спасительную роль.

Да что и говорить! В июне 1976 г. на простое обращение французского телевидения мгновенно откликнулось более тысячи водителей, которые прислали письма с описанием случаев, когда они были спасены благодаря ремням безопасности. Из изученных 3138 ДТП не было ни одного случая, когда ремень безопасности причинил бы водителю вред. Если польза ремня безопасности уже более не оспаривается, то все же находится немало людей, которые считают, что пользование им не должно быть обязательным, а оставлено на усмотрение водителя.

На первый взгляд, эта идея выглядит довольно привлекательно. Разве недостаточно провести несколько интенсивных информационно-пропагандистских кампаний для того, чтобы добиться тех же результатов, что и с помощью различного рода предписаний?

К сожалению, это не так. В большинстве стран, даже там, где дисциплинированность и гражданское сознание находятся на самом высоком уровне, добровольно пользуются ремнями безопасности не более 30 процентов водителей. В Англии, которая известна успехами в области безопасности дорожного движения, даже хорошо организованные телевизионные компании практически не привели к каким-либо стабильным результатам в том, что касается пользования ремнями безопасности.

И наоборот, в странах, которые ввели обязательное пользование ремнем безопасности, это стало обычным явлением. В Швеции, Австралии и многих других государствах, которые приняли аналогичные предписания, ремнем безопасности пользуются около 90 процентов водителей и пассажиров автомобилей.

Поэтому, каковы бы ни были сетования по поводу принудительного характера этого мероприятия, необходимость его регламентации не подлежит никакому сомнению. Госавтоинспекция МВД РФ неоднократно разъясняла, что обязательное пользование ремнем безопасности (как и обязательное ношение защитного шлема пользователями двухколесных транспортных средств) не противоречит закону, так как в обязанность государства входит принятие предписаний по охране жизни и здоровья граждан.

Нет, не личное дело

Бытует мнение, что каждый должен отвечать за себя, сам нести ответственность за последствия дорожно-транспортного происшествия. Но это не совсем так. Пользование ремнем безопасности позволяет водителю в некоторых случаях сохранить контроль над автомобилем после столкновения и таким образом не допустить, чтобы пострадали другие участники дорожного движения. Кроме того, когда в автомобиле находятся несколько человек, то 20 процентов из них получают ранения или погибают вследствие ударов, наносимых соседями.

Утверждение, что, дескать, каждый волен распорядиться своей судьбой, если при этом не страдают другие, также не соответствует действительности, так как в случае ДТП общество берет на себя расходы по госпитализации пострадавших, выплате им пособий, их лечению и т.д. К тому же

кто может положить руку на сердце утверждать, что его поведение — это его личное дело?

С каждым годом становится все трудней и трудней ставить под сомнение пользу ремня безопасности, так как одно за другим исчезают его несовершенства. Так, получили широкое распространение ремни без инерционной катушки. Унификация систем блокировки и деблокировки устранила ряд неудобств первых защитных устройств.

Оборудование ремнями безопасности задних сидений, которое также стало обязательным с 1 октября 1978 г. для новых автомобилей, вызвало у многих удивление. Однако необходимость этой меры не вызывает сомнений. Хотя задние сиденья менее опасны, чем передние, они не обеспечивают абсолютной безопасности пассажиров. Это относится и к детям, которые приблизительно с 7 лет могут пользоваться ремнями, установленными на задних сиденьях, что может только успокоить многих родителей.

И наконец еще один довод: пассажиры на задних сиденьях, если они не пристегнуты, в момент столкновения мгновенно превращаются в «снаряды» и наносят ранения и увечья лицам, сидящим впереди. По мнению спасателей и врачей, нет более ужасного зрелища, чем нагромождение изуродованных тел внутри автомобилей.

Преимущества ремней безопасности настолько очевидны, что трудно понять, как можно выступать против них.

Водитель Степанец отвозил заболевшего мальчика в больницу. Однако не справился с управлением, и «Жигули» врезались в дерево. Водитель был пьян и превысил скорость движения. К тому же он и мальчик не были пристегнуты ремнями безопасности.

Водитель Зеленин на своем ВАЗ-2106 допустил столкновение с автобусом ЛиАЗ. Машина не была оборудована ремнями безопасности, в результате водитель и два пассажира скончались на месте аварии.

г. Пенза



1990 г. На автодорогах России бесследно исчезли 248 человек.

1991 г. Произошло 17746 убийств, взято в производство дел по неопознаным трупам - 9856, многие из них обнаружены вдоль дорог.

1993 г. Угнано и похищено 58704 транспортных средства.

1994 г. На автодорогах погибли 35421 человек.

1995 г. В Москве в среднем в сутки похищают до 50 автотранспортных средств.



очти три года назад в адрес Президента России было направлено письмо уральцев. Одновременно копии получили министры безопасности и внутренних дел.

Вот его содержание: "К вам обращаются водители транспорта общего пользования с вопросом: до каких пор будут царить бандитизм и произвол на дорогах России? Только по нашему автотранспортному объединению (Миасское ПАТО) за год бесследно исчезли два водителя и три автомобиля с прицепами. В мае 1992 г. на территории Кабардино-Балкарии неизвестные лица напали на водителя Ануфриева, угрожая оружием, связали и на своей машине отвезли в горы, где бросили. Автомашину КамАЗ с прицепом и ценным грузом угнали. В июле 1992 г. на автотрассе Сызрань—Самара исчез водитель Островский вместе с автомобилем КамАЗ и прицепом, загруженными аккумуляторными батареями. В декабре 1992 г. на трассе у села Щербакровка (Челябинская область) вооруженные бандиты остановили автомашину "Урал" с кондитерскими изделиями, захватили водителя Манакова, груз и скрылись. В апреле 1993 г. на автодороге Курган—Челябинск КамАЗ с прицепом и грузом резинотехнических изделий остановил бандит в форме старшего лейтенанта милиции. Угрожая оружием, он и его сообщники высадили водителя среди поля, а автомашину угнали..."

Что изменилось с тех пор на наших автотрассах? Для исчерпывающего ответа на этот вопрос обратился в Главное управление ГАИ, Главное управление уголовного розыска и Главный информационный центр МВД РФ — к людям, не-

посредственно отвечающим за обстановку на улицах и дорогах, занимающимся розыском без вести пропавших, обобщающих эту безрадостную статистику.

Увы, на Российских автомагистралях не стало спокойнее. Предпринимаемые правоохранительными органами меры не остановили криминального процесса. Можно сказать, что где-то в мелочах они способствовали оздоровлению ситуации. Но в главном — нет: чаще стали раздаваться выстрелы, увеличилось количество тяжких преступлений. Авторазбой приобрел больше наглости, дерзости, жестокости. Его арена уже не только глухие лесные дороги, но и оживленные улицы.

Из сводок МВД РФ:

С.-ПЕТЕРБУРГ. Среди бела дня на улице недалеко от комиссионного магазина пятеро неустановленных лиц, угрожая предметом, похожим на пистолет, водителю и двум пассажирам, отобрали автомашину "Жигули" и более 10 млн рублей. Завладев ценностями, преступники скрылись...

ИЖЕВСК. Ранним утром трое неустановленных преступников, следуя в качестве пассажиров на автомашине "Москвич" под управлением ее владельца, рабочего кооператива, нанесли ему побои, отобрали транспортное средство, выбросив хозяина, скрылись...

МОСКВА. На десятом километре Ярославского шоссе подвижным

патрулем ГАИ была предпринята попытка остановить "Жигули", следовавшие с превышением скорости. Водитель на сигналы не прореагировал. Началось преследование. На крутом повороте "Жигули" на большой скорости съехали в кювет, а водитель скрылся в лесу. Подозреваемые сотрудники обнаружили в багажнике автомашины труп мужчины. Организован поиск сбежавшего...

Не только специалисты считают, что преступность стала более профессиональной, возросло количество организованных групп. Одиночки сегодня уже редко идут на преступления. Более частыми, если судить по милицейским сводкам даже одного региона, в частности ГУВД администрации Московской области, стали нападения бандитов на водителей автотранспорта, в особенности на водителей-дальнобойщиков. Замечена даже некоторая специализация: например, у шоферов на Ярославском шоссе при нападении отбирают деньги и вещи, а на Минском, как правило, грузы.

Год назад в результате совместной операции ГУВД Московской области, Можайского УВД и ГАИ удалось задержать банду грабителей, буквально наводившую ужас на водителей дальних рейсов на дорогах западного направления. Ее брали на 103-м километре дороги Москва—Минск, когда преступники направлялись на очередное дело.

Скептик заметит: мол, какие времена, такие нравы; какие нравы, такие люди. Не будет открытием, если скажу: мы сами создаем условия для процветания беспредела на дорогах. И случаи нападений на дальнобойщиков — лишь звенья в

КРУТЫЕ ВЫРАЖКИ



длинной цепи закономерностей, порожденных и выпестованных нами.

Для чьей выгоды или для каких удобств были отменены талоны на бензин? Прибавило ли это дорожного сервиса? Отнюдь. Зато больше доставило лазеек тем же водителям, а еще выше — руководителям автохозяйств и обслуживающему персоналу заправочных станций в манипуляциях с топливом. Криминальная цепочка укрепилась, теперь не нужно менять деньги на талоны и наоборот. Зато объектами разбоя, грабежа стали бензозаправки. Топливо постоянно растет в цене, объемистой становится сменная выручка.

А водители-дальнобойщики из простых работников сразу превратились в миллионеров. В непригодной обстановке почти каждый из них вспомнит и расскажет историю, как пытались обобрать его на лесной площадке отдыха крутые хлопцы, но выручила заблаговременно припасенная монтировка; как наученный горьким опытом шел на таран пытавшейся его остановить машины.

Но подобная информация редко попадает в милицеские сводки: ни одна сторона в том не заинтересована. В ГАИ обращаются чаще в порядке формальности, когда ничего другого не остается, и без надежды на восстановление справедливости.

Ситуация сегодня такова, что водители-междугородники, выехав в рейс, остаются один на один с дорогой и... всем тем, что может на ней произойти. Поэтому ездить они стараются группами и ночевать предпочитают не в гостях у "Лесной сказки" или "У родничка", а поближе к постам ГАИ. До недавнего времени дежурные автоинспекторы их постоянно гоняли — по инструкции ночевка рядом не полагалась. Теперь соседству не возражают. Мало того, есть указание руководства МВД сделать милицеские посты на дорогах "пунктами доверия". Для вызова медицинской, технической, правовой помощи разрешено пользоваться каналами их спецсвязи. Эта возможность нуждающимся должна предоставляться безоговорочно.

Кризис в экономике по-своему отразился на дорожной ситуации. Интенсивность автоперевозок не стала ниже. Наоборот, тут, как в Греции, было и есть все. Малые предприятия, акционерные общества, частники... Чего только не везут они туда и обратно. Сегодня мало кто что-то производит, зато все чем-то приторговывают. От этого активность на магистралях даже стала выше. И не только ГАИ к этому оказалась мало подготовленной. Как бы за бортом остались все государственные службы, так или иначе связанные с дорогой. Центр делегировал полномочия на места, где не было и нет ни средств, ни возможностей, чтобы кардинально повлиять на ситуацию.

Если оценивать ее по большому счету, то правильным пунктом должен стать федеральный закон, который не только раздал бы всем сестрам по серьгам, но объединил и скоординировал общие усилия в борьбе за безопасность на дорогах. Вместо этого где-то бросаются из крайности в крайность, как, например, в Перми, взимая плату за пользование мостовыми переправами через водные преграды. Это в какой-то мере пополнит местный бюджет, но дорожных проблем не решит. Дорога как была, так и останется с крутыми виражами, в которых гибнут и бесследно исчезают люди и грузы. И нельзя тут все валить только на милицию, на ГАИ...

КАК ОБЕЗОПАСИТЬ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ?

Любому автомобилисту известно, как беспокойно становится на душе, когда приходится оставлять без присмотра свою машину. Ведь кражи автомобилей и имущества из них по-прежнему остаются одними из самых распространенных преступлений. Причем многие совершаются во время даже очень коротких остановок на автомагистралях. Надеемся, что публикуемые рекомендации помогут избежать возможных неприятностей.

1. СТОЯНКА. Выберите на трассе наиболее удобное место для стоянки, каковым считается освещенное и людное пространство. Желательно, чтобы припаркованный автомобиль находился в пределах вашей видимости.

2. ЦЕННЫЕ ВЕЩИ. Не оставляйте в машине на видном месте ценные вещи, автомобильные и личные документы, портфели и даже верхнюю одежду. Если по какой-либо причине вы не можете взять их с собой, то запирайте их в багажнике, но ни в коем случае не кладите под сиденье.

3. ЗАМКИ ДВЕРЕЙ. Возьмите в привычку всегда запирайте двери машины, даже если вы оставляете ее на несколько минут.

4. ОХРАННАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ. Рекомендуется оборудовать машину сигнализацией, и каждый раз, покидая ее, необходимо убедиться в том, что она включена.

5. ПОСТОРОННИЕ ЛЮДИ ВОЗЛЕ ВАШЕЙ МАШИНЫ. Будьте внимательны при появлении незнакомого лица, проявляющего интерес к вашей машине.

6. РАДИОПРИЕМНИКИ И МАГНИТОФОНЫ. Если они съемные, то желательно брать их с собой. Если нет — установите запирающее устройство, затрудняющее их извлечение, а на видном месте поместите информацию о его наличии.

7. МАРКИРОВКА СТЕКОЛ. Промаркируйте все окна, наружные зеркала, стекла фар и задних фонарей.

8. КРЫШКА БЕНЗОБАКА. Запирающаяся крышка не позволит или затруднит кражу бензина, а в случае угона вынудит преступников покинуть машину, как только кончится топливо.

9. СТОПОРНЫЕ ГАЙКИ надежно предохранят колеса вашего автомобиля от кражи.

10. ЗАМОК РУЛЕВОГО КОЛЕСА. В дополнение к встроенному замку приобретите механические противоугонные устройства — на руль, педали или ручку переключения передач. Пользуйтесь ими каждый раз, когда покидаете машину.

ЧЕМ УПОВАТЬ НА "АВОСЬ"...



аправляясь от дома к автомобилю, приготовьте ключи заранее. Если вы будете долго разыскивать их в кармане, преступник, наметивший ваш автомобиль для угона, получит возможность напасть на вас и отобрать ключи.

Для личной защиты в такой ситуации надежным союзником может оказаться газовый баллончик индивидуального пользования. Есть в продаже специальные образцы для автомобилистов — с колечком для брелка, ключей. Приобретая такую аэрозоль, вы будете всегда иметь ее под рукой. Из наиболее удобных и проверенных в действии можно посоветовать "PUNCH", а из отечественных аналогов "РИОКОН". Это тоже газ, в основе которого вытяжка из красного жгучего перца. Эффективно воздействует на пьяных, на животных.

Перед тем как сесть в машину, посмотрите вокруг и загляните внутрь вашего автомобиля. Если что-то беспокоило, просто пройдите мимо. Держите ключ от машины отдельно от других ваших ключей. При потере или краже автокомплекта оставайтесь спокойными хотя бы до двери своего дома.

Не забывайте, что зеркалами заднего и бокового обзора можно пользоваться не только в движении, но и на стоянке. Возможность видеть свое окружение поможет избежать опасных ситуаций, в критическую минуту позволит предупредить преступника. Советуем запирайте двери вашего автомобиля на блокиратор-"собачку" сразу после посадки в автомобиль. Лучше это сделать еще до запуска двигателя, особенно если остановиться пришлось возле рынка, магазина и т.д. Подобная бдительность сослужит хорошую службу при остановке у перекрестка на красный свет.

ЦЕЛНЕНА РЕАКЦИЈА

Произошло дорожно-транспортное происшествие, к зоне аварии приближаются другие автомобили. Их водители нередко (особенно в условиях плохой видимости — ночь, туман, дождь), попадая в зону ДТП, совершают новое. Чаще всего такие "вторичные аварии" происходят в темное время суток, когда водителю довольно трудно даже на небольшом расстоянии увидеть на проезжей части участников ДТП.

На дороге сбит пешеход

В темное время суток водитель МАЗа на неосвещенном участке дороги сбил пьяного пешехода. После наезда автомобиль съехал на обочину и остановился. Не выключая наружного освещения, водитель выскочил из кабины и подбежал к потерпевшему, лежавшему на встречной полосе. Через 2—3 минуты к месту происшеств-

вия со скоростью 60—70 км/час в попутном направлении с включенным ближним светом фар приблизилась "Волга". Выехав из-за поворота, водитель легкового автомобиля заметил огни стоящего у обочины грузовика и решил объехать его по встречной полосе...

Опасность ситуации и рекомендации

Когда ночью на обочине стоит попутный автомобиль, причин может быть несколько (о наиболее типичных мы рассказывали в предыдущем номере). Однако в случае дорожно-транспортного происшествия, например, наезда на пешехода, опасность ситуации резко возрастает, особенно когда с момента ДТП прошло несколько минут. Как правило, за это время водители — участники ДТП не успевают выставить знак аварийной остановки. Поэтому, когда не ясна причина остановки вокруг стоящего впереди автомобиля, полезно снизить скорость и, если нет встречных машин, включить дальний свет.

Внимание — автопоезд!

Ночью на загородной двухполосной дороге произошло ДТП: грузовой автомобиль ЗИЛ врезался в оставленный без освещения на проезжей части неисправный автопоезд МАЗ. В результате столкновения у ЗИЛа погасли все фонари наружного освещения, а его водитель от удара потерял сознание. Через несколько минут к месту происшествия приблизились два встречных автомобиля. Водитель "Волги", на полосе которого произошло столкновение, заметил стоящий ЗИЛ, но решил, что успеет его объехать до приближения встречного автомобиля.

Опасность ситуации и рекомендации

Опасность для водителя "Волги" заключается в том, что объезжать по встречной полосе придется не один, а два грузовых автомобиля, поэтому вероятность нового столкновения довольно высока. В данной ситуации лучше не рисковать: притормозить и пропустить встречный автомобиль.

Будьте готовы к любым неожиданностям

На загородной дороге, проходящей через поселок, водитель грузовика ГАЗ не смог избежать наезда на неосторожного велосипедиста. Вок собралась толпа любопытных. В это время в попутном направлении к месту ДТП со скоростью 60 км/час приблизился автомобиль "Форд".

Опасность ситуации и рекомендации

Когда в черте населенного пункта произошло ДТП, необходимо быть готовым к самым неожиданным ситуациям. Особенно опасны в таких случаях дети. Поэтому при проезде зоны ДТП необходимо заранее снизить скорость, внимательно наблюдать за тем, что происходит как у самого места происшествия, так и на подъездах к нему. Двигаться следует на минимальной скорости, при полной готовности к торможению и объезду неожиданно выбежавшего пешехода.

Коварная обочина

Дождливой ночью на двухполосной асфальтированной дороге произошло столкновение двух грузовых автомобилей, занявших две трети ширины всей проезжей части. Водитель автобуса ЛиАЗ, увидев в свете фар стоящие автомобили, немного снизил скорость и решил объехать место ДТП, выехав левыми колесами на обочину.

Опасность ситуации и рекомендации

В таких случаях некоторые водители вынуждены совершать резкие маневры объезда, причем выезд на обочину чреват заносом и даже опрокидыванием. Особенно опасен выезд на обочину в темное время суток в дождливую погоду, когда трудно определить истинное состояние обочины. Кроме того, в зоне ДТП на обочине могут находиться люди. Поэтому полезно снизить скорость до 5—10 км/час и полностью разобратся в ситуации.

Тест

УВЕРЕННЫ ЛИ ВЫ ВЯ РУДЕНА?

Уверенность — одно из главных качеств водителя. Но далеко ли от уверенности в себе до самоуверенности? Поскольку вы отвечаете на вопросы только самому себе, постарайтесь быть абсолютно откровенным — это поможет вам лучше оценить свои возможности. Ответ должен быть однозначным: "да" или "нет".

1. Считаете ли вы, что ваша езда на автомобиле может служить примером для других водителей?

2. Все ли свое внимание вы уделяете управлению машиной, не позволяя себе излишне любоваться окружающим пейзажем или миловидными спутницей?

3. Умеете ли вы укрощать неодолимое желание сигналить при совершении водителями и пешеходами ошибок?

4. Всегда ли вы поддерживаете скорость движения с учетом конкретных дорожных условий, например, в дождь, на обледенелой дороге, в туман?

5. Обращаете ли вы внимание на других шоферов и пешеходов, встречающихся во время пути?

6. Случается ли вам употреблять перед поездкой алкогольные напитки?

7. Своевременно ли вы включаете сигнал поворота при предстоящем маневре?

8. Можете ли вы сдерживать нетерпение, когда вам хочется быстро совершить обгон или остановиться?

9. а) Только для водителей-женщин: считаете ли вы, что у вас такие же права, как у мужчин-водителей при очередности пропуска машины вперед?

б) Только для мужчин-водителей: если водитель-женщина совершила какую-то ошибку, сумеете ли вы себя сдерживать и не пробормотать в ее адрес что-то пренебрежительное?

За восемь положительных ответов причитается "пятерка". За семь — "четверка". Пять утвердительных ответов — это итог все еще в вашу пользу, но с минимальным перевесом. С "двойкой" лучше не выезжать на дорогу — вы просто опасный водитель.

НЕЗНАПНЫЕ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛА

“Езжу 7 лет. А тут вдруг “на ровном месте” угодил в аварию: не успел среагировать на ситуацию.

Знающие люди посоветовали поупражняться в скоростном рулении. А как?”

В. Смирнов,
Московская обл.

Внезапные и коварные задачи, которые автотрасса подчас предлагает водителям (занос, прокол шины, появление препятствия и т.д.) требуют быстрых решений. И еще более быстрых действий рулем.

Даже многолетний безаварийный стаж работы не гарантирует, что на вызов случая будет найден адекватный ответ. Только интенсивная и целенаправленная подготовка по принципам спортивной тренировки — залог того, что водительское мастерство действительно поднимется на новую качественную ступень.

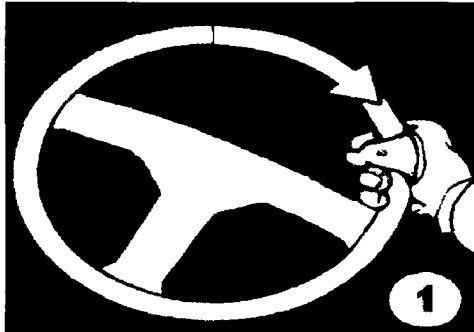
Вдумайтесь в такой факт. Больше половины ДТП случается из-за того, что у водителей не хватает навыков скоростного управления. Они не успевают за событиями: крутят баранку вправо, когда ее уже нужно крутить влево и наоборот. И даже если в принципе они действуют совершенно правильно, это не помогает избежать беды.

Между тем специалисты считают, что и при самом глубоком заносе можно обуздать машину, если за один прием сделать не менее трех движений руками. Увы, только немногие асы дорог (прежде всего автогонщики) делают это уверенно и легко.

Неприятные сюрпризы на дороге часто усугубляются тем, что водитель отвлекается от управления (увлеченно разговаривает с попутчиками, “витаает в облаках” и т.д.), расслабляется, ведет машину “одним пальцем” или, наоборот, находится в неудобной сковывающей позе. Это может замедлить его реакцию на 0,25—0,5 секунды, а то и больше. А ведь во множестве аварий до полной остановки не хватает какого-нибудь метра и меньше.

Как же выполняется скоростное руление? Какими способами?

Из нескольких схем действий водителя при повороте заслуженный тренер России Э.Цыганков называет, в частности, такие: поворот одной рукой, поочередно обеими руками, одной-двумя или двумя-одной. Сегодня в его трактовке мы представляем



Поворот направо одной рукой

- 1 — положение правой руки до начала поворота
- 2 — переход от захвата обода колеса к рулению тыльной стороной кисти
- 3 — руление тыльной стороной кисти в нижнем секторе рулевой колонки
- 4 — переход к открытому хвату через ребро ладони
- 5 — руление открытым хватом и переход к закрытому
- 6 — руление закрытым хватом

Для приобретения навыков не обязательно гонять машину, что всегда затруднительно, особенно в людных местах. Гораздо целесообразнее превратить свой автомобиль в тренажер. Это можно сделать, если вывесить у него переднюю ось.

Даже 10 занятий приносят огромную пользу. Но при одном условии: за один цикл подготовки выполняется не менее 10 тыс. различных скоростных движений. Водитель должен выработать у себя автоматизм, при котором в сложных ситуациях руки действуют быстро и верно как бы сами собой. Как говорится, глаза боятся, а руки делают. Именно молниеносные и точные мышечные реакции и отличают настоящих мастеров вождения.

ХОРОШО СИДИМ

Регулируя сиденье, откиньте спинку, педаль сцепления выжмите до пола. Подгоните сиденье таким образом, чтобы левая нога при этом оставалась слегка согнутой в колене.

Закрытым хватом (большой палец внутри) возьмитесь за “баранку” в самой верхней точке и свободной рукой плотно подгоните спинку. Вы должны прилегать к ней всей площадью спины.

Плотный контакт со спинкой сиденья как бы сливает машину и человека в единое целое и позволяет водителю лучше чувствовать автомобиль, что имеет большое значение для предотвращения ДТП.

Проверьте, удобно ли вам. Для этого пристегнитесь ремнем безопасности, левую руку положите на рулевое колесо в самой верхней точке, а правой включите третью передачу. Если при этих манипуляциях вам не приходится отрываться от спинки сиденья, значит, подготовка осуществлена правильно.

Удобно? Комфортно? Свободно? Очень хорошо. Теперь с чувством глубокого удовлетворения вы можете сказать: “Хорошо сидим!”

КАПИ-У ЖИЗНИ

Многие автолюбители ломают голову над вечной проблемой сокращения расхода горючего. Вот что, к примеру, рекомендуют специалисты одной из крупнейших нефтяных фирм США "Атлантик Ричфилд".

Автомобиль надо резко трогать с места и как можно быстрее набирать скорость. Но не более, чем 85—90 км/час, так как именно в этом режиме движения расходуется оптимальное количество горючего.

Глушить двигатель надо даже в том случае, если вы остановились на пару минут. Работая вхолостую, мотор потребляет большее количество бензина, чем требуется его для повторного запуска.

Не имеет смысла прогревать двигатель перед выездом. Хотя прогретый мотор работает более устойчиво, но, как показывает практика, короткий, пятиминутный, прогрев ничего не дает. Так что будет лучше, если мотор прогреется уже в пути.

Не прибавляйте скорости при подъеме в гору — это также поможет вам сэкономить изрядное количество топлива.

Постарайтесь максимально облегчить свою машину, не берите в дорогу ничего лишнего. Снижение веса автомобиля на 5 кг дает дополнительный километр пробега на каждые 10 л израсходованного бензина.

При встречном ветре следует двигаться со скоростью, не превышающей 60 км/час, ибо при большей сопротивлении воздуха резко возрастает. А вместе с этим и расход топлива.

Может быть, кому-то из наших читателей приведенные советы покажутся спорными. У других же наверняка есть свои способы и идеи экономии горючего. Ждем и ваших советов! Ибо в дальней дороге, в пустынном месте последние капли бензина... равнозначны последним каплям крови!



СВОИМИ СИЛАМИ

Если в дороге вдруг порвался ремень привода вентилятора, а запасного нет, то его временно можно заменить кольцом шириной 20 мм, вырезанным из старой автомобильной камеры. Такой ремень вполне выдержит пробег в несколько десятков километров.

Более равномерной, без перебоев, работы двигателя можно добиться, если установить свечи таким образом, чтобы боковые электроды во всех цилиндрах были ориентированы строго в одну сторону. Для этого на свечном ключе делают отметку, которая и показывает, как встает электрод в головке блока. В случаях "отклонений", под свечу подкладывают шайбы соответствующего диаметра.

Большинство автомобилистов устанавливают фильтры тонкой очистки топлива на участок бензопровода между насосом и карбюратором..., что представляет определенную опасность, поскольку на данном участке топливо подается под давлением и крепежные хомуты могут не выдерживать. Поэтому фильтр лучше устанавливать перед бензонасосом.

Для предохранения клемм аккумулятора от коррозии рекомендуется использовать нитролак, который эффективнее и удобнее в применении, чем различные консистентные смазки. Лак можно приготовить самостоятельно, растворив в ацетоне фотопленку, предварительно отмытую от эмульсии.



ВОПРОС — ОТВЕТ

Как можно удалить попавший в тормозную систему воздух?

Делать это рекомендуется в два приема: сначала при неработающем двигателе, а затем когда он запущен.

Перед тем как приступить к прокачке системы, надо несколько раз нажать на педаль тормоза. Затем, не отпуская ее, отвернуть на пол оборота клапан выпуска воздуха и подождать, пока из шланга, опущенного в сосуд с водой, не прекратят выходить пузырьки воздуха. За-

тем плавно заверните перепускной клапан колесного цилиндра, отсоедините шланг и отпустите педаль.

После того как вы прокачали систему при неработающем двигателе, нужно запустить его и в точности повторить все операции. Делать это рекомендуется для того, чтобы удалить воздух из полостей усилителя, поршни которого, как известно, действуют только при работающем моторе.

КОСМИЧЕСКИЙ "СЫЩИК"

С помощью Глобальной системы определения местонахождения (ГПС), сообщает журнал "Таймс", автолюбитель в США может из своей машины связаться через спутник с полицией, механиком, со "Скорой помощью". Получив сигнал тревоги, ГПС определит местонахождение радиопередатчика с точностью до пяти метров!

Система представляет собой совокупность 20 спутников на геостационарных орбитах. Они были размещены в космосе в начале 90-х годов и поначалу использовались только в военных целях, в частности во время известной операции "Буря в пустыне". Но теперь американское правительство решило предоставить систему и для гражданских целей.

ГПС работает по принципу радиолокатора, но с очень высокой степенью разрешения. Это достигается благодаря атомным часам, где используется в качестве стандарта неизмеримо малое и точное время перехода электрона из состояния покоя в возбужденное состояние и обратно.

Ян Макалистер, президент компании "Форд", на заводах которой машины оборудуют радиопередатчиками, считает, что спутниковая система решит множество проблем. Полиции не надо будет даже использовать вертолеты для поиска той или иной машины, поскольку будет точно известно, где она находится. ГПС позволит более эффективно и успешно бороться также и с преступлениями. Хорошо известно, что многие преступники, идя "на дело", пользуются украденными машинами, бросая их после ограбления или другого незаконного поступка. Теперь полиция мгновенно сможет узнать, где угнанная машина.

Поможет ГПС и при решении другой все более усложняющейся проблемы. Страховой агент может оценить ущерб, нанесенный владельцу попавшего в аварию автомобиля, не покидая своего рабочего места. Механик на станции техобслуживания покажет ему с помощью микровидеокамеры и по радиотелефону опишет дефекты и повреждения автомобиля, а также состояние водителя и пассажиров, а агент на экране видеодисплея все осмотрит и решит вопрос о сумме ущерба. Эта система получила в Великобритании название "телепрезенс", то есть система "телеприсутствия". А врачи с ее помощью помогут на расстоянии больным.

СТРАНА ДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

Тринадцать лет назад национальное общество автолюбителей Испании учредило премии "За образцовое вождение". И с тех пор каждый год они присуждаются лучшим водителям — членам общества. Для того чтобы стать обладателем премии, требуется не только иметь стаж вождения автомобиля не менее 23 лет, но и за последние 15 лет ни разу не угодить в аварию. Тех, кому удается выполнить эти условия, награждают почетным золотым значком общества, дипломом "Образцовый водитель", а также бесплатной годовой страховкой на машину. За истекшие 13 лет было присуждено более 300 премий. Члены национального общества автолюбителей, а их уже полмиллиона человек, заявляют о том, что в не столь отдаленном будущем они надеются сделать Испанию страной дисциплинированных водителей.

ПОЛИЦЕЙСКИЙ- ЛИКАЧ

Начальник шведской полиции Берн Эрикссон дал обещание лично министру юстиции страны сделать все, что в его силах, чтобы никогда больше не нарушать Правил дорожного движения. Дело в том, что полицейский был задержан у детского сада в центре Стокгольма, когда вместо положенных 30 км/ч у него на спидометре было 47 км/ч.

ПРОСНИСЬ!

Австралийский изобретатель Г. Доусон надел на баранку пластиковую оболочку с металлическими контактами, соединенными в одну цепь с системой зажигания и звуковым сигналом. Стоит водителю чуть ослабить внимание, руки его перестают сжимать рулевое колесо с прежней силой, ток в цепи прерывается, включается звуковой сигнал и отключается зажигание.

ВОТ И СЛУШАЙ ЖЕНЩИН!

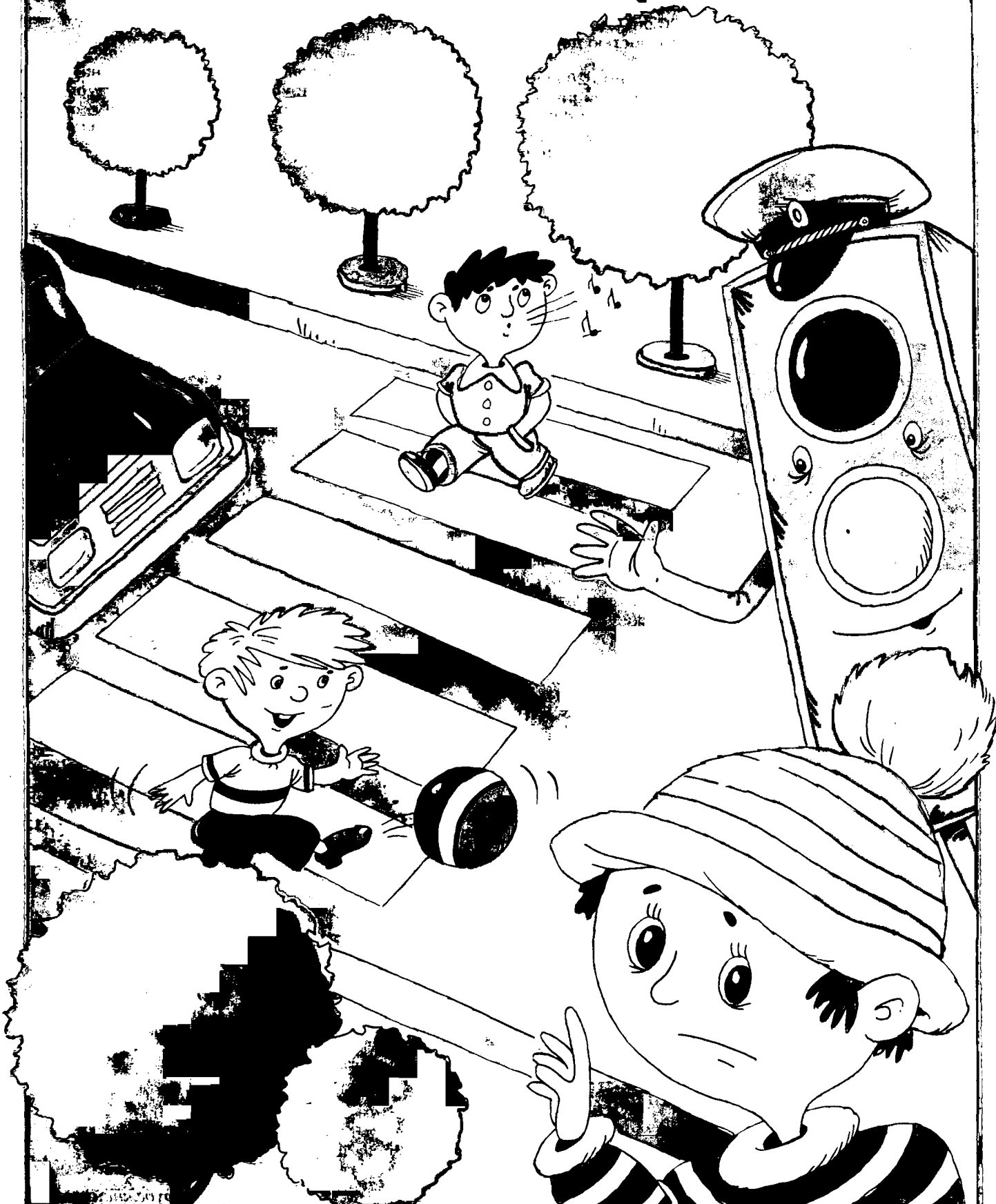
В весьма затруднительное положение попал английский водитель контейнеровоза Кевин Смит, когда его машина с семью тоннами груза застряла на узком повороте. Да так, что не могла двинуться ни вперед, ни назад. После нескольких часов тщетных попыток водитель был вынужден попросить помощи по радиотелефону. Освободить его удалось лишь вертолету Королевских воздушных сил. Но для этого пришлось сначала обрезать несколько электропроводов, срубить с полдюжины массивных деревьев и на части разобрать... контейнеровоз. Смит придется выложить немалую сумму в возмещение ущерба и затрат, если — некоторый шанс на это есть — авиаторы задним числом не оформят данную акцию как военные учения. "Виновицей" же этой истории стала женщина, у которой доверчивый шофер спросил дорогу до небольшого городка, находившегося в стороне от автомагистрали. Она действительно указала очень короткий путь, но не упомянула, что он еще и очень узкий.

"ОПЕЛЕМ" — ПО АЛЛЕРГИИ

Германская автомобильная фирма "Опель", похоже, считает, что у почитателей ее марки машин поголовная аллергия на цветочную пыльцу. Если до недавнего времени специальный фильтр против этой пыльцы устанавливался в обязательном порядке лишь на "Астре", то теперь он входит в стандартную комплектацию моделей "Вектра", "Омега", "Корса", "Тигр" и "Мотерей".

(По материалам зарубежной прессы)

Не играй и не отвлекайся на пешеходном переходе.





риглушенно стучат колеса поезда, мягко покачивается вагон, уснуло наше купе. Вот и позади город, что за неделю стал дорогим и близким. Препятствие — бесплотный кружок на географической карте России обрел очертания, залег в памяти своими особенностями, неповторимыми образами, уцелевшими церквями с шатровыми колокольнями, тихими улочками и площадями, а главное — людьми, спокойными, работающими и талантливыми.

Один из них — Валерий Александрович Стоумов. Родился в Вологде, и все корни у него вологодские. Здесь учился, сначала в строительном техникуме, потом в институте. Стал дорожником. Уже более 20 лет служит дорогам верой и правдой. Сегодня он заместитель председателя Территориального дорожного комитета Вологодской области. Ему 45 лет.

Роста высокого, основательный, серьезный, требовательный к себе и другим, хороший специалист, подвижный, мобильный, человек слова и конкретных дел. Выглядит немного старше своих лет.

Но как только заговорит о Вологодчине, ее монастырях, храмах, природе, загораются глаза цвета синевы местных озер, и понимаешь, что этот просторный край с его даями, молочной дымкой над деревнями, коровами с удивленными глазами — его первая и вторая, да, наверное, и десятая, на всю жизнь, любовь.

Валерий Александрович — человек целеустремленный, сильный, с характером. Надо признать, что там, где появляется Стоумов, сразу же возникает особенная атмосфера — доверительная и деловая. Он в любом человеке видит прежде всего личность, дает возможность каждому проявить себя в деле, не боясь афоризма осторожных и ленивых, что, мол, инициатива наказуема.

Там, где он, — уверенность.

Там, где он, — свобода выбора.

Там, где он, — свобода решения.

Но Валерия Александровича отличает еще большая любовь к людям. Он прекрасный рассказчик, веселый лирик, романтик, может быть сентиментальным, очень преданный друг, тонко чувствует красоту, любит живопись, дружит с местными художниками, чьи картины, очень интересные, висят во многих кабинетах комитета и районных ДЗУ.

А еще он пишет стихи. На ходу, в дороге, по пути домой, на охоте, когда накатит и не отпускает, пока не сложатся простые, но прочувствованные и искренние строки.

Мы предлагаем подборку стихотворений Валерия Александровича. В них автор делится своей любовью к земле, на которой он родился, к друзьям, что идут с ним по жизни рядом, к дорогам, которые он сам выбирает.



“Вологжанин, ребята, и я”

Россия

Город — Вологда,
Речка — Вологда,
Вологжанин, ребята, и я.
До чего же душе моей дороги
Вологодские наши края.

1992 г.

Много стихов про Россию
Сложил за века наш народ,
Воспев в них и славу, и силу,
И гордый славянский наш род.
Русь натерпелась немало,
Горе познала сполна,
Под игом татарским сгибалась,
Но сломлена не была.
Татарские кони топтали,
Немецкий сапог выбивал
Из русской земли ее силу,
Но сам в эту землю попал.
Жива наша Русь и поныне,
Хоть смутное время стоит,
Но верю: воспрянет Россия,
Звездой еще заблестит.

Утро

Утром по улицам в зелени пышной
На работу шагая пешком,
Я люблюсь природою северной,
Мне знаком здесь почти каждый дом.
Прохожу по мосту через Вологду,
Пред глазами краса предстает:
Колокольня с главой золотою
Величаво над градом встает.
И Софийский собор с нею рядом,
И ансамбль древних храмов Руси,
И одним это словом зовется —
Красота нашей русской земли.

Осенняя дорога

Осень глухая стояла,
Темень, хоть выколи глаз.
Грязью стекло закрывало
Трассу, скрывая от глаз.
Щетки работали дружно,
“Волги” мотор завывал,
И наш водитель Витюха
Крепко держал свой штурвал.

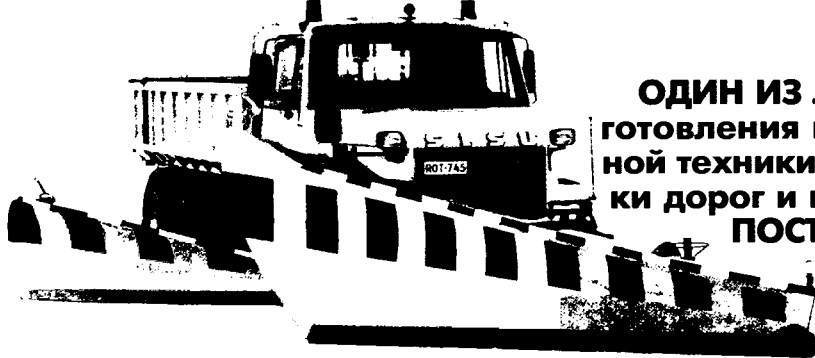
1990 г.

Глаза

Твои глаза огромные
Смотрели на меня.
А в них тоска печальная,
И не видать огня.
Твои глаза огромные
О многом говорят.
Любовь
Еще в них теплится,
И угольки горят.
О как, родная, хочется
Порой в них заглянуть,
И огонек, что теплится,
Случайно не задуть.

Август 1995 г.





ОДИН ИЗ ЛИДЕРОВ в области разработки и изготовления навесного оборудования, комплексной техники для всесезонного содержания, уборки дорог и придорожной полосы, **КРУПНЕЙШИЙ ПОСТАВЩИК** специального оборудования дорожной администрации Финляндии, **ДЕЛОВОЙ ПАРТНЕР** российских машиностроительных предприятий.

АРКТИК-МАШИНЫ

(Финляндия)



ПЕРЕДНИЕ ОТВАЛЫ. Все снегоочистительные плуги ТЕНО гидравлические, снабжены толчковым устройством, их можно поднимать и опускать, регулируя прижим ножа и высоту во время движения. Плуги имеют систему слежения, повторяющую профиль дороги, безопасны в эксплуатации, оснащены устройством, предохраняющим от падения в случае обрыва гидравлического шланга. Они отлично зарекомендовали себя на скоростных магистралях, дорогах местного значения и в городских условиях.

СРЕДНИЕ (НИЖНИЕ) ОТВАЛЫ. Средние плуги ТЕНО имеют механическую или гидравлическую регулировку, управляются из кабины, на ходу, просты в эксплуатации и могут применяться в комплексе с другими отвалами. Практически используются круглый год. Летом — на строительстве, профилировании, распределении щебенки, выравнивании площадок и т. д. Зимой — для удаления снега, тонкого льда, слякоти.

БОКОВЫЕ ОТВАЛЫ. Боковые плуги ТЕНО могут использоваться отдельно или вместе с другой техникой и оборудованием. Их использование ускоряет удаление снега, снижая количество проходов, значительно повышает качество обслуживания дорог. Плуг ТЕНО SHJ-3 предназначен для грейдера и выполняет за один проход несколько видов работ по обслуживанию, в том числе профилирование снежного вала и очистку обочин.

АО АРКТИК МАШИН специализируется на дорожном оборудовании более полувека, тесно взаимодействуя с заказчиком и известными фирмами и компаниями, производящими дорожные машины, оборудование, гидравлику. Продукция **АРКТИК МАШИН** с товарным знаком **ТЕНО** — это семь модификаций переднего отвала шириной от 2,8 до 4,0 м, четыре конструкции среднего (нижнего) с шириной обработки 2,9—3,4 м, три модификации бокового отвала и несколько конструкций быстросъемного крепежного приспособления.

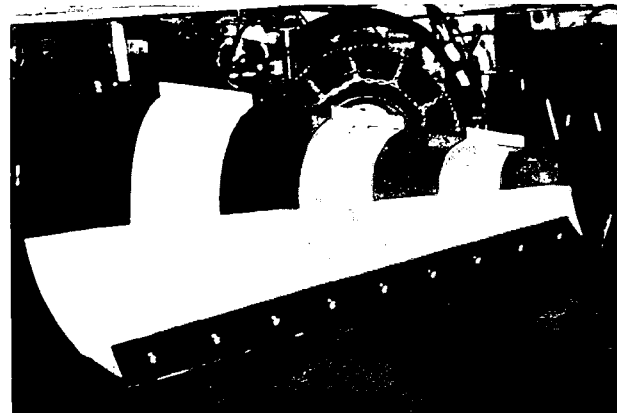
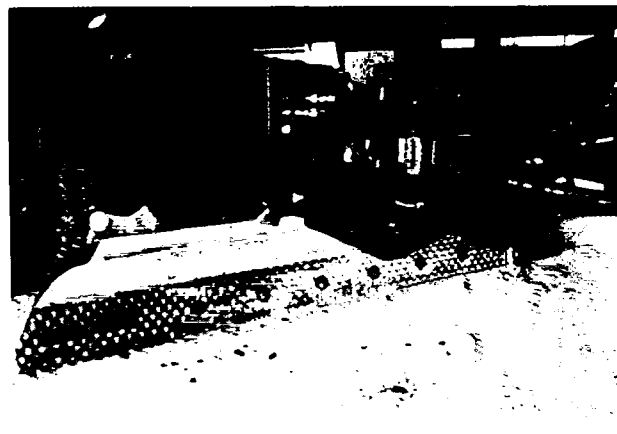
Одновременное использование отвалов позволяет расширить зону захвата и увеличить скорость проведения работ. Все плуги, по желанию покупателя, комплектуются различными типами ножей. В том числе стальными с повышенной износостойкостью, специальными твердосплавными с ресурсом в 8—10 тыс. км, резиновыми, пластиковыми, сетчатыми, зубчатыми и т.д.

В комплект всесезонной дорожной машины могут также входить:

- пескосолерасбрасыватели и пескосолераспределители;
- распределители жидких противогололедных материалов;
- передняя и средняя щетки для уборки дорог;
- поливмоечное оборудование, оснащенное приспособлением для заправки из открытых водоемов;
- боковая щетка для мытья колесоотбойного бруса, ограждений и столбиков;
- оборудование для мытья знаков, указателей, путепроводов;
- оборудование для полива растений.

АРКТИК МАШИН предлагает полную гамму оборудования и услуг, включая обучение персонала.

Рассказ об АРКТИК МАШИН мы продолжим в следующих номерах журнала.



АО АРКТИК МАШИН
Мансикарайтти 13
77600 Суоненйоки, Финляндия
тел. +358-79-511571
факс +358-79-510174

Представительство фирмы
ул. 9-й Роты, дом 16, стр. 3
107061 Москва
Россия
тел./факс (095) 964-38-10

ДОРОЖНИК

8-96
ЖУРНАЛ
В
ЖУРНАЛЕ



"Счастливый билет"
Валерия
Ноздрачева

Приоритеты отрасли:
НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ,
НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ,
НОВАЯ ТЕХНИКА

*Парадоксы
"Золотого кольца"*



*Валерий
Ноздрачев*

В детстве Валерий Ноздрачев, как и многие его сверстники, бредил самолетами, зачитывался книгами о полярных летчиках, о подвигах наших асов в Великой Отечественной. Ни он сам, ни его близкие не сомневались, что впереди у Валерия одна дорога — в небо. Однако жизнь распорядилась иначе: провал на медкомиссии в Киевский авиационный институт, крушение мечты...

Тогда все последующее казалось не щедрым подарком, а иронией судьбы. Подумать только: вместо безоблачного неба — непролазная грязь на дорогах, вместо щегольской формы курсанта — потрепанная строительная роба студента-практиканта Архангельского лесотехнического института. Но неожиданно, после первых вводных лекций по дорожному строительству, Валерий ощутил интерес к новому для него делу.

— Повезло с преподавателями, — вспоминает Валерий Александрович, — настоящие фанаты своего дела были. И хотя тогда о науке управления знали мало, сердцем чувствовали, что главное — заинтересовать человека. А если появился интерес, то это стимул к развитию. Человек сделает кучу ошибок, но не свернет с пути, найдет правильное решение. Равнодушный же исполнитель ничего не достигнет...

Новый поворот судьбы и новый ее "удар" ждали молодого специалиста после распределения. Из родного шумного портового и промышленного города пришлось поехать в спокойную патриархальную Вологду. Наверное, лишь вокзальные стены знают, сколько раз приходил к ним молодой специалист с одним громадным желанием сесть в поезд и бежать, бежать, бежать...

Но дело есть дело, и постепенно оно заполнило всю его жизнь. Ведь труд дорожника в 70-е годы был остро необходим вологжанам. Всех дорог-то насчитывалось километров пятьсот.

Грузы тогда в далекие поселки завозили по рекам, за одну — две недели весеннего половодья на весь год. Лишь со строительством дороги до Великого Устюга потеряло свое значение Сухонское паромное хозяйство, прекратился ежегодный весенний штурм вологодских рек под кодовым названием "Операция Юг".

Что же касается пассажиров, то для них в здешних местах самолет был намного привычнее автомобиля. И сегодня по дороге в Великий Устюг то и дело замечаешь таблички с громкой надписью "Аэропорт". Но авиация после прокладки дороги уже стала ненужной экзотикой. Дорого, небезопасно, невыгодно пользоваться самолетом, да и зависимость от погодных условий мешает. То ли дело автомобиль; сел — поехал. Три часа — и ты в Рослятино, с которым у Валерия Александровича связаны первые, оставшиеся на всю жизнь впечатления о былом вологодском бездорожье.

В 1971 г. отправили его по линии исполкома проводить выборы. Закончилось мероприятие успешно, а вот назад, в Вологду не выбраться — ветер, дождь, погода нелетная. Случайно удалось узнать, что из Никольска в Вологду, с посадкой в Рослятино, летит санитарный самолет, везет роженицу. Попросился, не надеясь на успех, но меланхоличный пилот оказался на редкость сговорчивым: "Садись, если не боишься". Непогода в этом недолгом полете заставила маленький самолетик выдвигаться едва ли не все фигуры высшего пилотажа, роженица благополучно разрешилась на подлете к Вологде, а несостоявшийся авиатор Ноздрачев тогда впервые не пожалел о выборе профессии.

Начинал он молодым специалистом, затем главным инженером в службе содержания дорог. Но вскоре в верхах посчитали эту службу излишней роскошью. После ее упразднения Валерий Александрович перешел работать главным инженером в ДСУ-1. Из-за бездорожья социально-экономическая ситуация в регионе была критической. Это понимали и в органах государственной власти. Стали разрабатывать целевые программы, и наконец в 1980 г. была утверждена программа "Дороги Нечерноземья". Началось бурное строительство. И хотя новые дороги запоздали в лучшем случае на десятилетие, они давали жизнь заброшенным деревням, давали людям надежду на лучшее будущее. Но строили тогда плохо...

— Сама система не позволяла работать качественно, — свидетельствует Валерий Ноздрачев. — От нас требовали сдать больше километров, и никого не интересовало, какие они и как содержатся. Даже лозунг был "Больше "душевных" километров", то есть километров на душу населения. Экономили на качестве, вот и продешевели. Построили-то дорог немало, но теперь вынуждены их переделывать. Отрицательную роль сыграло и то, что все разделилось по ведомствам. Лесники строили свои дороги, газавики — свои, сельчане — для себя. Если бы в то время мы сконцентрировались на главных направлениях, были более последовательны, то сейчас наша область не считалась бы такой отсталой в дорожном строительстве.

Всего десять лет отделяет нас от того времени победных рапортов, а уже трудно поверить, что все это было. Надрывались мощные "Уралы", которые даже в сцепке не в состоянии были пройти и десятка километров в день. Неделями ждали помощи увязшие в грязи колонны машин, за каждый километр асфальта получали звездочки на погоны командиры воен-



"СЧАСТЛИВЫЙ БИЛЕТ" ВАЛЕРИЯ НОЗДРАЧЕВА

*Петр МУХИН,
Николай ВАСИЛЬЕВ*

Беспристрастная статистика свидетельствует, что 60 процентов людей занимаются не тем, чем хотели бы заниматься, и, лишь третья часть из этих 60 процентов человечества вытягивает счастливые билеты и находит свое место. Председатель Территориального дорожного комитета администрации Вологодской области, президент Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами Валерий Александрович НОЗДРАЧЕВ оказался в их числе.

ных строителей; получали благодарности, премии и повышения партийные чиновники. А дорожники работали, как могли, вкладывая свою душу, силы в дорогу...

Может, не все было так мрачно, как видится сейчас? Неужели в тех условиях строили только плохо?

- Конечно, нет, — отвечает В. Ноздрачев, — я участвовал в строительстве дорог от Шорги до Чущевиц и от Чекшино до Тотьмы. И с гордостью могу сказать, что мне за них не стыдно. Они и сейчас в нормальном состоянии...

Однако не строительство дорог, а их содержание увлекло инженера Ноздрачева. Он стал заместителем начальника Автодора по эксплуатации дорог. Новая должность Валерия Александровича вызвала разногласия в его счастливой семейной жизни. Дело в том, что его жена работала начальником проектной конторы Автодора. А семейственность тогда поощрялась разве что в рабочих династиях. Пришлось ей оставить работу. Но как хороший организатор, грамотный специалист-дорожник она не осталась без дела и организовала при ТДК учебный центр.

По стопам родителей пошли и дети. Оба сына учатся в Вологодском политехническом институте. Заботливая жена, любящие дети, уважение друзей и коллег, редкие выезды на дачу, на рыбалку, на охоту — казалось бы, и желать уже нечего. Но есть у Валерия Александровича мечта — построить в области больше первоклассных современных дорог. С созданием в 1992 г. Территориального дорожного комитета, который возглавил В. Ноздрачев, эта мечта стала ближе, реальнее.

Дело в том, что в прежнем Автодоре, который совмещал в себе все функции дорожного дела: и проектирование, и строительство, и оплату — вопросы содержания и управления дорогами уходили на второй план. Теперь все стало на свои места. В области появился полноправный и рачительный хозяин — комитет, которому передана в оперативное управление сеть дорог общего пользования, поручена организация работ по ее содержанию и развитию. Чтобы получить полную картину состояния дорожной сети и определить стратегию на будущее, ТДК провел полную инвентаризацию дорог, восстановил необходимую техническую документацию. При этом все дороги, соединяющие населенные пункты, были приняты в областную собственность. До 2000 г. намечено связать единой сетью оставшиеся населенные пункты. А их немало.

Как ни стыдно признавать, и сейчас в вологодских деревнях есть люди, которые за всю свою жизнь дальше сельсовета не выезжали. Запросы мизерные, а все почему? Нет дорог — и, значит, нет индустрии услуг. "Бездорожный" житель на все плюнул и живет своим миром. Ему даже деньги не нужны. Нет желания потреблять в широком смысле этого слова, желания соприкоснуться с культурой, укреплять здоровье, ездить по стране. И потому строительство дорог тесно связано с экономическим и социальным развитием региона. Оно растормошит людей, создаст новые рабочие места,

даст толчок к развитию индустрии туризма в богатейших в историческом и природном плане местах Вологодчины.

Многие региональные и государственные программы вязнут в финансовом бездорожье и, конечно, без внешней поддержки проблему дорог в Вологодской области не решить. Но местные силы и возможности используются в полной мере. Так, за время существования ТДК появилась работоспособная система управления дорогами, исключающая некачественное выполнение работ. Чтобы улучшить отбор исполнителей, в области создан рынок подрядной деятельности на всех стадиях, проводятся торги, конкурсы по строительству и ремонту дорог. Контроль за строительством осуществляют теперь новые для области, да и для России, предприятия — инженерные фирмы. А для государственного надзора за содержанием дорог внедряется система ДЭУ — дорожных эксплуатационных участков.

Есть в области и сторонники, и противники нововведений. Но бороться и подавлять встречающееся противодействие своим авторитетом и положением В. Ноздрачев никогда не будет. Человек с нормальным сознанием должен делать свою работу хорошо. Раз он понимает, что делает плохо, он должен ее бросить. Таково кредо руководителя ТДК. И если кто-то своей работой докажет, что управление дорогами возможно другими способами, Валерий Александрович готов уйти со своего поста. Но, как считают его коллеги, он идеально соответствует должности.

Специалисты ТДК перенимают и впитывают в себя любой опыт работы: и российский, и зарубежный. Вот только в последнее время все больше привлекают внимание их собственные новшества. К примеру, качество асфальтобетона, выпускаемого заводами области, соответствует мировому уровню. А добились этого не с помощью столичных или зарубежных умов. Свои, местные специалисты разрабатывают рецептуры из подручных средств. И если финны готовят смеси из первоклассных материалов, то здешние умельцы для того же применяют отходы полиэтилена, шлаки...

Вообще, как считает В. Ноздрачев, все начинается с человека. Например, с первых шагов своего руководства он решил: "Женщинам не место на дороге с лопатой!" Не потому, что не справляются, а потому, что они должны чувствовать себя женщинами. Были обиды, были упреки, приходилось переводить на более легкую работу, а зарплату оставлять прежнюю. И этот, пусть незначительный, штрих говорит о том, что для нынешнего руководства ТДК километры дорог не заслоняют и никогда не смогут заслонить вологодских дорожников, которые каждый день расширяют пределы области, связывая ее дорогами со всей Россией.

И как Валерию Ноздрачеву, так и всем нам хочется, чтобы жили наши люди не хуже, чем в других странах. Чтобы, где бы они ни родились, могли беспрепятственно передвигаться по своей земле, чтобы было все и в магазинах, и дома, и не было лишь чувства оторванности от других людей, чувства заброшенности в какой-нибудь неперспективной, как говорили раньше, глуши.



НАЗНАЧЕНИЕ

Председатель Правительства Российской Федерации В. Черномырдин подписал распоряжение от 19 июня 1996 года о заместителях директора ФАДС России. В нем говорится: **назначить ВАНА Николая Сергеевича,**

КОВАЛЕВА Владимира Павловича, НИКОЛАЕВА Геннадия Петровича и ШОЙХЕТА Льва Израилевича заместителями директора Фेरальной автомобильно-дорожной службы России.

НОВАЯ ФОРМА УЧЕТА ДТП

Министр транспорта Российской Федерации Н. Цах своим приказом № 22 от 02.04.96 утвердил новую форму учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств (юридическими лицами — прим. ред.).

Приказ издан во исполнение постановления Правительства РФ, вводящего новые Правила учета ДТП. Согласно этому документу подобный учет осуществляется МВД, владельцами транспортных средств, органами управления автомобильными дорогами, включая ведомственные и частные. Медицинские учреждения учитывают погибших и раненых вследствие ДТП.

Учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия. В государственную статистическую отчетность включаются же только те из них, в которых погибли или были ранены люди. Исключения составляют ДТП, возникшие в результате проведения мероприятий по автомобильному и мотоциклетному спорту; при выполнении транспортными средствами технологических производственных операций, не связанных с перевозками людей и грузов (прокладка траншей, сельскохозяйственные и погрузочно-разгрузочные

работы, установка мачт, опор и т.д.); в результате стихийных бедствий; вследствие нарушения правил техники безопасности (запуск двигателя при включенной передаче, сцепка-расцепка машин, механизмов и приспособлений); в связи с намерением покончить жизнь самоубийством или действиями, совершенными в состоянии невменяемости; в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или их имущество.

Учет ДТП, согласно новым правилам, стал более строгим и четким, с одной стороны, и более подробным и всеобъемлющим — с другой. Надо полагать, это позволит глубже и основательнее выявлять причины и условия возникновения дорожно-транспортных происшествий. А главное — даст возможность выработать профилактические меры как на государственном, так и на ведомственном уровнях.

В правительственном постановлении ставится задача изучить в течение 1996 г. возможность применения в государственной отчетности порядка отнесения лиц к числу пострадавших, используемого в статистике Европейской экономической коллегии ООН.

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ — АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

В Томске по инициативе ассоциации РАДОР и инженерного дорожного центра "Индор" прошел научно-практический семинар "Опыт разработки и применения технологий САПР (систем автоматизированного проектирования) и ГИС (поинформационных систем в дорожной отрасли)".

В его работе приняли участие ученые Томской Государственной архитектурно-строительной академии, члены комиссии РАДОРа по ремонту и содержанию дорог, представители территориальных дорожных органов управления. Особый интерес участники семинара проявили к новым методам автоматизированного проектирования реконструкции автомобильных дорог с применением аппарата сглаживающих сплайнов, а также разработанным "Индором" средствам диагностики — устройствам по измерению пути, ровности и фиксации обустройства до-

рог с записью данных в реальном масштабе времени на компьютер (приборы ИРА-2, ИРА-3).

Участники семинара высоко оценили разработки ИДЦ "Индор", отметили их актуальность и высокую степень готовности к внедрению. Было поддержано решение Совета директоров ассоциации РАДОРа по организации в Томске учебного центра по подготовке и переподготовке специалистов-дорожников по вопросам информационного и аппаратно-программного обучения.

Борис МИХАЙЛОВ

РАДОР — АРТБА: ЕСТЬ КОНТАКТ!

Семинар по обмену опытом работы дорожных структур России и США состоялся во Владивостоке.

Он проходил под эгидой российской ассоциации РАДОРа. С американской стороны участвовали представители дорожной ассоциации АРТБА во главе с вице-президентом Дж. Диссоном, с российской — руководители и специалисты различных структур управления. В повестке семинара значились вопросы организации совместного бизнеса, правовые аспекты деятельности дорожных структур, взаимодействие подрядчиков и заказчиков.

По общему мнению, семинар был чрезвычайно полезен руководителям и специалистам США и России, помог прояснить и дать ответы на многие вопросы. Его участники ознакомились с работой учебного центра во Владивостоке, организацией содержания и ремонта дорог в области.

Виктор ЗАГУМЕННОВ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ЗИМНИМ ДОРОГАМ

Очередной Международный конгресс по зимним дорогам, организуемый ассоциацией PIARC каждые четыре года, состоится 16 — 20 марта 1998 г.

Ассоциация PIARC является известной мировой организацией, которая устраивает различные мероприятия по дорожному делу. Конгресс будет проводиться в г. Лулео (север Швеции). В рамках форума организуется большая выставка техники и оборудования. Рабочими языками являются английский, французский, немецкий, русский.

Главная тема конгресса — «Обслуживание дорожного движения в зимних условиях». С точки зрения безопасности движения и экологии будут обстоятельно рассмотрены следующие вопросы:

- технология зимнего содержания дорог в городах и мало населенных пунктах;
- повышение уровня зимнего содержания путем информационной технологии;
- взаимодействие человека, дорог и транспортных средств.

В программе дорожного форума — выступления по применению технологии, методов исследования и опыта при охране окружающей среды, более эффективном использовании ресурсов и совершенствовании безопасности движения. Конгресс пройдет по пяти разделам:

- Политика зимнего содержания автодорог;

- Методы снегоочистки и борьба со скользкостью;
 - Особенности зимнего содержания в городах;
 - Управление движением в зимний период, информационные системы содержания;
 - Пользователи дорог.
- Предложения о темах выступлений просим направлять на английском языке.

Регистрация российских и финских участников конгресса будет производиться через Дорожную ассоциацию Финляндии, имеющую давние традиции работы в этом направлении (конгрессы по зимним дорогам проводятся в Финляндии уже в течение 20 лет).

За дополнительной информацией обращайтесь по адресу:

**International Winter Road Congress,
PO BOX 809
S 971 25 LULEA,
SWEDEN
PHONE +46-920 43300
FAX +46-920 43305**

ЗА ПУТЕВКУ В ФИНАЛ

В подмосковном городе Луховицы состоялись отборочные соревнования в честь 250-летия дорожной отрасли.

На стадионе «Спартак» команды дорожников 6 областей Центральной зоны России в течение 3 дней вели борьбу на теннисных кортах, волейбольной площадке, беговой дорожке, футбольном поле, а также по перетягиванию канатов и в гиревом спорте. Победители получили пу-

тевку на участие в финале, который состоится во второй половине августа в Москве. Аналогичные соревнования дорожников прошли в других зонах России. Генеральным спонсором выступила ассоциация АСПОР.

Виктор ЗАГУМЕННОВ



ЦЕНТРОДОРСТРОЮ — 40 ЛЕТ

2 августа 1996 г. состоялись торжества, посвященные 40-летию Центродорстроя.

Трест Центродорстрой был основан в 1956 г на базе дорожно-строительного корпуса, сформированного решением правительства.

С 1956 г Центродорстрой построил более 700 км автомобильных дорог с цементобетонным и асфальтобетонным покрытиями, 170 мостов и путепровод, взлетно-посадочные полосы и аэродромные покрытия во всех аэропортах Московского транспортного узла, ввел в постоянную эксплуатацию более 390 объектов:

Московская кольцевая автодорога, канал Волга—Увдь, Нагатинский комплекс,

аэропорт Шереметьево, Внуково, Домодедово, автомагистраль Москва—Серпухов, участки автодороги Москва—Кашира, ограждение и освещение МКАД, реконструкция МКАД 19—39 км.

Статья о Центродорстрое будет опубликована в следующем номере нашего журнала.



Т

ема близкого отраслевого праздника, достойной его встречи так или иначе присутствовала во всех выступлениях. Хотя повестка дня совещания была сугубо практической, ибо посвящалась использованию прогрессивных материалов и технологий и новой дорожной техники при строительстве, ремонте и содержании дорожных покрытий.

Именно с этим участником Форума дорожников связывали безусловное выполнение Президентской программы "Дороги России" и, конечно, с опытом решения практических задач в условиях сокращенного финансирования, поскольку его обобщению, может быть, впервые за многие годы, придавалось большое значение. Столь высокие цели совещания определили его структуру и содержание. На нем было заслушано 10 докладов, каждый из которых был посвящен "узкому", конкретному вопросу.

Деловой настрой совещанию придавал первый доклад: **"Задачи дорожной отрасли по внедрению новых технологий"**, с которым выступил первый заместитель директора ФАДС **О.Скворцов**. Прежде всего он отметил те положительные тенденции, которые наметились в развитии отраслевого научно-технического прогресса. Принятые организационно-технические меры позволили резко увеличить объемы внедрения новых технологий, конструкций и материалов, повысить качество дорожных работ. Создание Фонда дорожного машиностроения дало возможность в сжатые сроки приступить к производству отечественных дорожных машин нового поколения, конкурентоспособных с зарубежными образцами.

Однако, подчеркнул докладчик, на сегодняшний день еще не созданы экономические рычаги, стимулирующие внедрение научно-технических достижений, не налажены координация научных исследований и обмен научной информацией. Ослаб потенциал научных и проектных организаций, что негативно отражается на результатах фундаментальных исследований. Недостаточно внимание к вопросам геодезического и лабораторного контроля. Несовершенство системы метрологического обеспечения, отстает от современных требований геодезическое и лабораторное оборудование.

О.Скворцов указал на необходимость увеличения объема финансирования научных исследований, привлечения академической и вузовской науки к решению дорожных проблем.

Эта мысль получила как бы практическое подкрепление в докладе начальника Воронежупрдора **В.Егорычева**, который поделился **опытом строительства и эксплуатации участков дорог с асфальтобетонным покрытием, содержащим противогололедную добавку грикол**. Поскольку об этом подробно сообщалось в журнале (см. "Не сыпьте соль на рану", "Автомобильные дороги" № 4, 1996 г., с. 34—35. — Прим. ред.), обратим внимание лишь на выводы автора сообщения: несмотря на несомненные достоинства, о широком применении антигололедной добавки говорить рано, срок ее действия пока незначителен.

Начальник отдела Дорожного комитета Ленинградской области **А.Петров** рассказал о **современных методах приведения покрытий автомобильных дорог в нормативное состояние**. Его доклад сопровождался демонстрацией видеофильмов, диаграмм, схем, слайдов и был встречен участниками совещания весьма одобрительно.

С таким же интересом они отнеслись к **опыту работы Хабаровского края по снижению стоимости устройства и содержания дорожных покрытий**. Суть опыта, по мнению докладчика — директора Хабаровскавтодора **В.Сметанко**, — в максимальном использовании местных строительных материалов, технологий и конструкций, учитывающих региональные особенности. Это, кроме всего прочего, резко снижает транспортные затраты. В решении совещания по этому вопросу было рекомендовано разработать каталоги конструкций дорожных одежд, в полной мере учитывающих местные условия, и обеспечить их применение в проектах.

О ресурсосберегающих технологиях устройства покрытий из рыхлых органоминеральных смесей (РОС) по типу финского нефтрегравия рассказал начальник отдела Дорожного комитета Ленинградской области **Ю.Никольский**. РОС хорошо себя зарекомендовали на автомобильных дорогах IV категории с интенсивностью движения до 1000 автомашин в сутки и количеством тяжелого транспорта в составе потока до 200 единиц в сутки. РОС являются аналогом финского нефтрегравия, за 35 лет применения которого в Финляндии была построена

Вадим АСТАШИН

ПРИОРИТЕТЫ ОТРАСЛИ: НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ, НОВАЯ ТЕХНИКА

24—28 июня в городе Павловске Ленинградской области, на базе Дорожного учебно-инженерного центра состоялось VII Всероссийское совещание дорожников. В его работе приняли участие руководители федеральных и региональных дирекций, областных дорожных комитетов и управлений автомобильных дорог, акционерных обществ и ассоциаций, ответственные работники Федеральной автомобильно-дорожной службы России. Среди гостей прежде всего хотелось бы отметить заместителей глав администраций ряда областей и республик, делегации дорожных и машиностроительных организаций США, Германии и Финляндии, работников Федерального дорожно-строительного управления при МО РФ.

Совещание открыл директор Федеральной автомобильно-дорожной службы, первый заместитель министра транспорта РФ А.Насонов. С приветствием к участникам совещания обратился первый заместитель губернатора Ленинградской области В.Ворожейкин, поздравивший присутствовавших с приближающейся знаменательной датой — 250-летием дорожной отрасли.

почти половина (32 тыс. км) всей сети дорог общего пользования и установлена их высокая рентабельность и технологичность при обеспечении долговечности покрытий до 12—15 лет. Экономическая эффективность устройства покрытий из РОС, по сравнению с асфальтобетонными, выражается в снижении приведенных затрат в 1,5 раза, потребности в органических вяжущих — почти в 2 раза, в машинах и механизмах — в 1,5 раза, в рабочей силе — в 3 раза.

Директор Федеральной дирекции автодороги Москва—Воронеж **В.Говаров** поделился **опытом работы специализированной службы содержания дорог**.

О новых конструктивно-технологических решениях и материалах для мостового полотна рассказал начальник отдела мостов и сооружений на дорогах ФДД **Ю.Жуков**. Он рекомендовал повысить требования по морозостойкости к бетону выравнивающего и защитного слоев; установить запрет на сброс воды "на сторону", узаконить устройство прикромочного лотка и уклонов в сторону проезда; применять новые, более надежные гидроизоляционные материалы; увеличить минимальную толщину защитного слоя; отказаться от накладных тротуаров.

Сравнительный анализ показателей качества полимерно-битумных вяжущих по отношению к действующим нормативам на основе практического опыта устройства покрытий из плотных асфальтобетонных смесей сделал директор Федеральной дирекции лабораторного контроля **Н.Быстров**. Широкое внедрение битумов, модифицированных полимерными добавками, поставило вопросы об определении эффекта, достигаемого за счет применения различных модификаторов, и выборе конкретного решения исходя из технических и экономических соображений.

В связи с этим важно расширять круг применяемых модификаторов. Однако при этом надо обеспечить оптимальное количество модификатора на стадии лабораторных исследований. Важной задачей, по мнению докладчика, является усиление контроля за качеством модифицированных битумов, что позволит рационально использовать материалы и финансовые ресурсы.

сы. Докладчик предложил до конца 1996 г. разработать программу развития лабораторного измерительного оборудования и с 1997 г. приступить к ее реализации.

Сообщение о **порядке разработки, рассмотрения, согласования и утверждения предельных сумм финансирования в 1977 г. из Федерального дорожного фонда** сделал начальник отдела прогнозирования и экономической анализа ФДД **И.Федосеева**. Она высказала озабоченность в связи с отсутствием в проекте Налогового кодекса РФ упоминания о дорожных налогах. В случае принятия этого документа может сорваться выполнение Президентской программы "Дороги России", параллельно нормальной работе дорожной сети, что нанесет непоправимый ущерб экономике страны.

Исполнительный директор Фонда развития дорожного машиностроения **Н.Азаров** в своем выступлении поставил, как говорится, вопрос ребром: решить проблемы качества дорог можно только при использовании самой современной дорожной техники. Изменившиеся экономические условия в стране позволили в последние годы улучшить техническую оснащенность дорожных организаций, в основном за счет импортной техники, цены на которую достаточно высоки. Технический потенциал России, особенно ВПК, способен решить эту проблему, а быстрее ее осуществление возможно через совместные предприятия. Уже в этом году будет создано и испытано 30 образцов отечественной дорожной техники нового поколения, в том числе асфальтосмесители, асфальтоукладчики, дорожные фрезы, вибротрамбовки, машины для ямочного ремонта дорог и т. д.

Эти машины и оборудование, а также принятые подходы к организации их производства в кооперации с ведущими информерами получили недавно положительную оценку Председателя Правительства РФ В.С.Черномырдина. Затраты на создание и закупку современной техники вполне оправданы. К примеру, только внедрение технологии регенерации асфальтобетонных покрытий может ежегодно обеспечить экономии по России около 1 трлн рублей. В настоящее время общая сумма контрактов Фонда развития дорожного машиностроения составляет 280 млрд рублей. Эффект очевиден. Однако принятые ранее на совещании дорожников договоренности не выполняются. Только 16 областей принимают участие в формировании Фонда дорожного машиностроения.

Если первый день совещания в основном был посвящен обмену опытом, так сказать, в теоретическом плане, то на **второй день** этот опыт демонстрировался практически на базе организации Дорожного комитета Ленинградской области.

Первым мероприятием в этом ряду было знакомство с работой начальника Пригородного ДРСУ-3 В.Сухарева. Это ДРСУ считается в некотором роде эталонным. Участники совещания с большим интересом осмотрели территорию предприятия, мастерские, технику, ознакомились с экономическими показателями его работы.

Большой интерес вызвала техника, применяемая на ремонте участка от 670-го до 640-го км автодороги "Россия".

Далее руководители дорожных организаций страны осмотрели сооружение монолитного путепровода на обходе г. Тосно, ознакомились с равно-неразрезной системой с применением скользящей опалубки канадской фирмы АЛУМОСИСТЕМ.

Автобусы с участниками совещания приехали на участок 670—667-го км автодороги "Россия". Здесь им продемонстрировали работу рециклера фирмы ИЛЬ-ХАБЕН, нарезчика швов фирмы ВЕБЕР, заливку трещин и наклеивание армированной сетки с использованием специального оборудования.

Основное время этого дня участники совещания провели на Тосненском ремонтно-механическом заводе. Здесь они посетили выставку дорожного оборудования зарубежного и отечественного производства.

Во второй половине дня им была продемонстрирована работа пункта весового контроля и развода Ладожского моста на автодороге "Кола". Но особый интерес вызвала технология металлизации основных узлов этого моста и их защитное покрытие алюминием. Оба мероприятия проводились на базе Кировского ДРСУ.

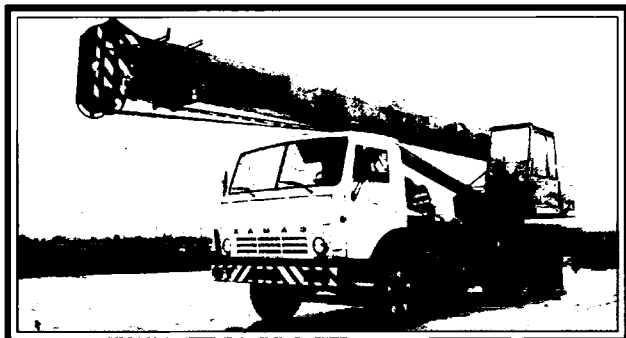
Третий день был посвящен экскурсиям по Санкт-Петербургу, Петродворцу и Павловску.

На **четвертый день** все участники совещания посетили Большой драматический театр Санкт-Петербурга. Здесь состоялось театрализованное представление "От всей души", посвященное 250-летию дорожной отрасли России.

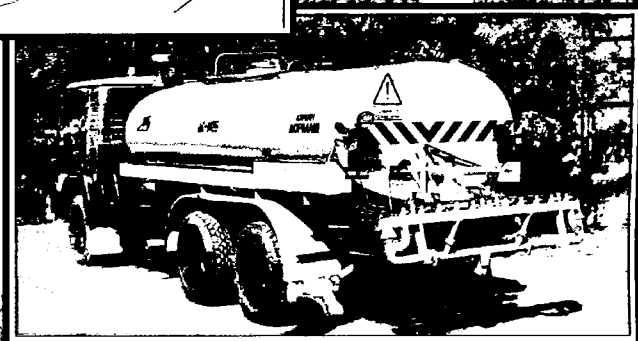


АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ДОРМАШКОМПЛЕКТ»

**ПОСТАВКА
СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ
КОММУНАЛЬНОЙ
И СВЕЦТЕХНИКИ**



**АВТОКРАНЫ
БУЛЬДОЗЕРЫ
ПОГРУЗЧИКИ
ЭКСКАВАТОРЫ
АВТОГРЕЙДЕРЫ
КАТКИ ДОРОЖНЫЕ
АВТОБИТУМОВОЗЫ
АВТОГУДРОНАТОРЫ
ТОПЛИВОЦИСТЕРНЫ
АВТОМОБИЛИ КамАЗ
ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
АВТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛИ
АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКИ
КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА**



Россия,
125424, Москва,
Волкотовский проезд, 73,
Тел: (095) 490-3094,
490-0726,
Факс: (095) 490-4831.

БЕЗВЫХОДНЫХ СИТУАЦИЙ НЕ БЫВАЕТ



В последнее время только и слышишь — как выжить? Для АО "ВОЛОГДАВТОДОР" такого вопроса, похоже, не существует. Здесь считают, что все необходимое у дорожников есть, надо только умело распорядиться этим, проводить верную экономическую политику, совершенствовать систему управления с учетом реальной ситуации в отрасли и стране.



Пять лет назад, после проведения структурных преобразований в системе управления дорожным хозяйством области, подрядные коллективы создали акционерное общество "Вологдавтодор". Все боялись, что, выйдя из-под государственного крыла, мы забросим дороги, перестанем заниматься их содержанием, будем искать выгодные объемы на стороне... Но все не так. Сейчас на нашу долю приходится около 40 процентов работ по содержанию, прежде было 70. Снижение вызвано в основном уходом от нас четырех ДСУ.

Распад прежнего автодора по-разному сказлся на предприятиях. Одни быстро вписались в рыночную экономику, другие так и не нашли себя. Главная проблема — нет денег, но одни и здесь ищут выход, например, через обменные операции, другие чего-то ждут. Конечно, небольшому предприятию тот же бартер не под силу. Мы осуществляем его не только в пределах Вологодской области, но и в других регионах. Это дает возможность обеспечивать себя всем необходимым, заменить устаревшую технику на новую, сохранить кадры.

Импортной техники у нас мало, а качество нашей, увы, оставляет желать лучшего. Поэтому отечественные асфальтоукладчики мы дооснащаем различными системами, оборудованием. В результате 300 млн рублей тратим на асфальтоукладчик, 25 — на его модернизацию, добавляем 2—3 катка, купленных в Рыбинске, и получаем за один миллиард рублей комплекс, не уступающий по техническим параметрам зарубежному, который стоит около шести миллиардов.

Без сотрудничества с инофирмами, конечно, не обойтись. К примеру, мы планируем с помощью германской фирмы реконструировать АБЗ в Великом Устюге. Увеличить мощность завода с 80 до 100 тонн, причем превратить его в экологически чистое предприятие. Кстати, главный конструктор инофирмы был удивлен тем, как нашим мастерам удалось улучшить западную технику.

Впрочем, это лишь одно из свидетельств того, каким кадровым потенциалом мы располагаем. Заслуга "Вологдавтодора" в том, что почти три тысячи специалистов остались в нашем строю, несмотря на все сложности, особенно в социальной сфере. Снизились темпы строительства жилья, упал уровень оплаты труда, меньше стало других социальных льгот...

Одна из главных на сегодня проблем — отношения с заказчиком и инвестором, задержки с оплатой выполненных работ. Мы понимаем трудности инвестора, идем ему навстречу, например, в части работы с векселями, взаимозачетами, получением отсрочек, кредитования... Словом, работаем на основе взаимопонимания.

И еще об одной проблеме — проблеме воспитания. Кто придет в дорожную отрасль завтра? С этой целью сформировали группу учащихся на дорожном отделении Вологодского политехнического института. Наладили тесные связи с детской спортивной школой. У нас отличная баскетбольная команда девушек, которая успешно выступает на международных соревнованиях. По возможности стараемся поддержать художников, недавно, например, выделили деньги на конкурс детского рисунка, на приобретение картин вологодских художников.

В наше время это, конечно, не самое выгодное вложение средств, но самое перспективное, потому что обращено к главному — человеческой душе. Сохраним ее — все будет в порядке.

По дорогам Вологодской области осуществляются автомобильные связи севера и северо-востока европейской части России с ее западными и центральными регионами обеспечивается кратчайший выход к портам Белого моря и к западным границам. Но сеть дорог Вологодчины далека от идеала. Графически она выглядит деревом со слабо разветвленной кроной. Нет прямой связи между районами, нет выходов в некоторые соседние области. Из-за недостатка средств приостановлено строительство на двух важнейших направлениях. На юго-востоке остался недостроенным тридцатикиллометровый участок Пермас—Пыщуг дороги на Нижний Новгород, на северо-западе шестидесятикилометровый отрезок Поповка—Остров дороги на Вытегру.



ПРИДОРОЖНЫЕ... БОМБОУБЕЖИЩА



Несмотря на сложности с финансированием дорожники нашли возможность продолжить строительство вытегорской дороги, на которую мы и отправились.

Поездка в трясутем уазике "батоне" невольно заставляет вспоминать стиральную доску, а точнее то время, когда в погоне за километрами жертвовали качеством.

Сразу за Вологдой начата отсыпка земполотна для дороги первой категории. Но строительство отложено до лучших времен, и через шестьсот метров под колесами вновь полоса латаной-перелатанной трассы семидесятых. Повсюду на ней видны пятна ямочного ремонта, проведенного ДСУ-1. На 66-м километре, под деревней Жуково, где в прошлом году в аварии погибли несколько человек, исправляют профиль. На нескольких участках меняют покрытие. Причем делают это капитально, снимая старый слой. Для этого в ДСУ-1 создано специальное подразделение.

Справа и слева великолепная северная русская экзотика. Церкви, монастыри в окружении деревянных домов, буйная зелень лесов и голубые озера. Все это создает впечатление первозданности, и дорога — единственная связующая нить с сегодняшним днем.

По трассе тут и там установлены павильоны необычной сводчатой формы. Органично влетаясь в местный колорит, они тем не менее кажутся здесь чужими. Оказалось, их делают из... секций бомбоубежищ, выпускаемых в Череповце. Такое оригинальное решение предложила фирма ОКОР. О прежние павильоны водители лесовозов поправляли сползающие хлысты. Теперь благодаря прочности сводов и простоте установки они стоят долго, надежно укрывая от непогоды пассажиров...



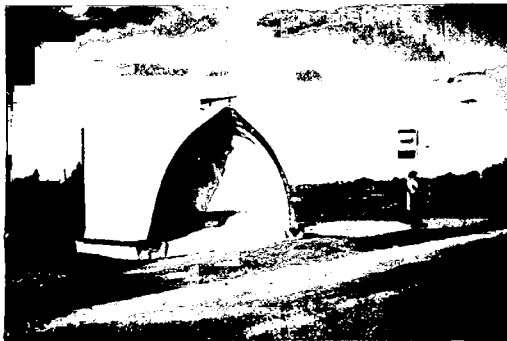
Начальник УАСР 1421
подполковник
Сергей Николаевич Кобзев.



Заместитель командира
дорожно-строительного корпуса
полковник
Владимир Евгеньевич Забурунов.



Ремонт дороги выполняет АСУ-1.



Придорожное "бомбоубежище" —
павильон, построенный
из секций бомбоубежища.



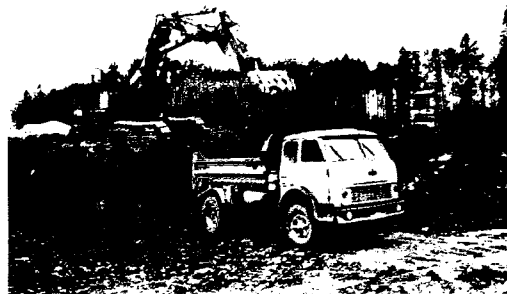
Ведущий специалист инженерной фирмы
ОКОР Анатолий Владимирович Васильков
контролирует укладку асфальта.

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ

Николай ЗАГОРОДНОВ,
Юрий АСТАШИН (фото),
наши спец. корр.



И БУДУЩИМ



Разработка выемки. Строителям предсто-
ит убрать 36 кубометров грунта.



Здесь кончается асфальт...

ТАМ, ГДЕ КОНЧАЕТСЯ АСФАЛЬТ



два часа за разговорами пролетели незаметно, и вот наконец поворот на Липин Бор. Еще несколько минут, и асфальт кончается. Прямо — новая трасса дороги, вправо — грунтовка, влево — стена леса...

До Липина Бора — 172 км, а до Вытегры — примерно столько же. В сырую погоду здесь вообще можно не проехать: "плывет" дорога...

За несколько дней командировки с полковником Владимиром Евгеньевичем Забуруновым, заместителем командира дорожно-строительного корпуса, мы сталкивались в самых неожиданных местах. То в фирме ОКОР, то в Территориальном дорожном комитете, то в лаборатории, куда он привез на испытание местные материалы. На участок строительства дороги Поповка — Остров он приехал проконтролировать ход работ, которые ведут военные строители.

— Очень много сложностей, — рассказывает начальник УДСР 1421 подполковник Сергей Николаевич Кобзев. — На шестикилометровой участке 12 выемок, а в промежутках — болота.

По проекту их глубина достигает 1,5 метра, но встречаются и 5, и 7 метров. Приходится согласовывать изменения в проекте чуть ли не на каждом километре...

Вопросы согласования проекта всегда были сложными. Но здесь они решаются быстро и оперативно. Дело в том, что надзор за строительством ведет инженерная фирма ОКОР. При ней создано специальное бюро, которое утверждает все изменения. Представители ОКОРа ежедневно работают на трассе. В наш приезд состояние асфальтобетонной смеси и качество ее уплотнения контролировал с помощью современных приборов ведущий специалист фирмы Анатолий Владимирович Васильков.

Прямая, как стрела, насыпь привела нас в тупик. Впереди около трехсот метров нетронутого леса, где уже стучат топоры лесорубов. Работа идет полным ходом, в этом году откроется движение по зимнику, а до ввода дороги в строй — не меньше двух лет.

На обратном пути, после езды по грунтовке, трясущий УАЗ уже не казался наказанием, и мы верили рассказам бывалых дорожников о том, как лет двадцать назад здесь вместо такси использовали ГАЗ-51, а автобус из Вологды добирался сюда весь световой день.

Сегодня это вспоминается, как навсегда ушедшее прошлое. Дорога есть, и то, какой она станет, зависит от забот Территориального дорожного комитета и строителей, прокладывающих еще одну современную магистраль в сердце вологодской глубинки.

А

начиналось все в трудном послевоенном 1946 г. с Мостоюза-809, так до 1975 г. назывался наш мостоотряд. Задача была одна — восстановление разрушенного войной хозяйства. В течение шести лет колесили по дорогам страны, сооружая мосты через Днепр, Днестр, Десну, Лохву... На станции Харовская Северной железной дороги впервые в отечественном мостостроении наши специалисты освоили сборные свайно-эстакадные мосты.

И лишь в 1963 г., после завершения строительства моста в Вологде, мостоюезд получил постоянную прописку. Наши работники впервые стали получать благоустроенное жилье, причем два дома построили собственными силами. Всего с того времени в Вологодской, Архангельской, Костромской и Ленинградской областях работает более 500 мостов, а общая протяженность автодорожных — около 40 км.

Многое было впервые. Это и строительство первого в России вантового моста на Шексне, автодорожного через Сухону в Тотме путем монтажа цельнометаллического пролетного строения с подвижкой его без временных опор, с использованием оригинальной технологии.

В 1980 г. в Великом Устюге появился мост через Сухону длиной 489 м с монтажом пролетного строения методом навесной уравновешенной сборки. Причем сборные железобетонные блоки были изготовлены на собственной базе в Вологде. В те же годы встали десятки мостов в Нечерноземье, причалы и набережные в Вологде и Череповце, эстакады и путепроводы на Череповецком металлургическом комбинате, в Костромской области.

Григорий РОГАЧЕВ,
начальник
Мостоотряда-61



В последние годы упор сделан на автодорожные переходы. Один — через реку Сухону у поселка Нюксеница, где мы освоили сооружение фундаментов на буронабивных столбах и впервые в практике отечественного мостостроения надвинули металлическое строение пролетом 105 м без временных опор. Второе — через Шексну на автодороге Вологда — Новогорода, где без прекращения движения по старому мосту были возведены новые опоры и смонтировано пролетное строение.

О наших возможностях, производственном и творческом потенциале свидетельствует тот факт, что одновременно со строительством этих двух мостов начат и третий, длиной 483 м через Сухону в городе Соколе. А в этом году приступаем еще к внеклассному мосту у поселка Иванов Бор со средним пролетом 147 м.

Каждый мост — заметная веха в жизни коллектива, главное богатство которого — люди. Назвать всех просто невозможно, особая же заслуга, по моему мнению, принадлежит инженерам-мостовикам, таким как А.Р.Стефанович, В.Б.Вахрушев, В.И.Павлов, и многим другим. 50 лет — возраст зрелости коллектива, и мы с оптимизмом смотрим в будущее, обустроявая российские дороги.

г. Вологда

В этом году коллектив Мостоотряда № 61 отмечает золотой юбилей — 50 лет. В его послужном списке более 500 мостов, в том числе строительство первого в России вантового моста через Шексну, полукилометровый мост через Сухону с монтажом пролетного строения методом навесной сборки, причалы и набережные в Вологде и Череповце, эстакады и путепроводы на Череповецком металлургическом комбинате, десятки мостов в Нечерноземье...

500

РЕЧНЫХ КРАСАВЦЕВ



Николай
ПРОКАЗОВ,
Юрий
АСТАШИН
(фото)

“Я буду долго гнать велосипед...”
Слова популярной песни вспомнились
в Кирилловском ДЭУ, работники кото-
рого объезжают свои участки на... ве-
лосипедах.



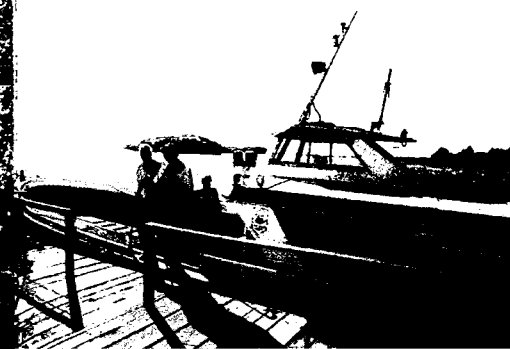
Начальник Кирилловского ДЭУ
Иван Иванович Рыкунов.



Заместитель главы администрации
Кирилловского района
Владимир Петрович Шачин.



Участок дороги, обслуживаемый ДЭУ.



“Дорожный” катер.



Экипажи “летучек” за работой.

ДЕУ: БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Кто должен заниматься управлением и содержанием дорог — ДРСУ, ДЭУ, райдоротделы? У каждой структуры свои “за” и “против”. Дорожники Вологодской области пока не пришли к единому мнению, но опыт работы ДЭУ заслуживает отдельного разговора. При создании новой структуры исходили из того, что ДРСУ, как подрядные организации, не могут полноценно выполнять функции контроля за содержанием дорог. Формально их дело — получить прибыль любыми средствами.

Об этом задумались в Вологодском территориальном дорожном комитете, создавая государственную службу управления дорогами на местах. Причем использованы были разные формы — от ДЭУ с крепкой материальной базой (в Кириллово, Кадуе, Никольске, Бабаево) до чисто управленческих. Например, в Череповце оно насчитывает 5 человек, в Бабушкинском районе за содержанием дорог следят 4 представителя ТДК, а в Великоустюгском районе эти функции выполняет филиал Вологдавтодора, бывшее ДРСУ.

— Государственный контроль необходим, — говорит директор Великоустюгского филиала Вологдавтодора Валерий Анатольевич Белозеров, — но осуществлять его рациональнее через райдоротделы при администрации районов. ДЭУ, обладая базой, постепенно станет монополистом в районе, и возникнут те же проблемы: оно будет строить, ремонтировать, эксплуатировать и само у себя принимать работу...

— Мы не конкуренты ДРСУ, — словно опровергая эту точку зрения, говорил при встрече начальник Кирилловского ДЭУ Николай Петрович Бадалин, — мы не занимаемся строительством, и хотя часть дорог района сохраним собственными силами, главная задача — контроль. Наше преимущество перед ДРСУ — оперативное решение вопросов обслуживания дорог, более эффективное использование средств. Например, сняли мы с подрядчика 100 миллионов за некачественную работу, эти деньги не уходят из района, а будут использованы здесь же, на дорожные работы.

Еще одно мнение о ДЭУ довелось услышать в Бабушкинском районе от начальника управления Александра Николаевича Сысоева:

— ДЭУ обслуживает даже неучтенные дороги до дальних деревень, где несколько стариков живут. Летом еще можно туда добраться, а как быть зимой? На такие работы трудно привлечь солидного подрядчика. У нас в этой роли выступал даже частник — приватизировал в свое время трактор до автогрейдер. Так что ДЭУ очень нужна своя техническая база.

Такого же мнения начальник Кирилловского ДЭУ Иван Иванович Рыкунов. Больше того, он считает необходимым иметь в управлении АБЗ. Отсутствие собственного производства асфальтобетона ставит его в зависимость от подрядчика. Вообще Кирилловское ДЭУ, пользуясь терминологией прошлых лет — образцово-показательное предприятие. Оно существует больше двух лет, и, по свидетельству заместителя главы местной администрации Владимира Петровича Шачина, за это время сделано больше, чем за предыдущие пять.

В ДЭУ работают 66 человек. Они содержат 50 процентов дорог района. На обслуживании — 640 километров, 7,5 тысячи знаков, 7,2 тысячи метров колесотбойного бруса, больше 70 пассажирских павильонов. Кроме этого 19 мостов, 2 понтонные переправы и... пассажирский катер, который пять раз в день бесплатно перевозит пассажиров.

Для 11 рабочих Кирилловского ДЭУ день начинается с поездки на велосипеде по своему пятнадцатикилометровому участку. Они устраняют мелкие неисправности, о крупных сообщают диспетчеру. По их заявке выезжают экипажи “летучек” из трех человек, где каждый имеет несколько профессий.

Интерес вызывает сотрудничество ДЭУ с созданной при ГАИ области дорожной инспекцией. Для инспектора ГАИ капитана Александра Вениаминовича Фомичева в ДЭУ выделено помещение. Своей главной задачей он считает проведение воспитательной, консультационной и разъяснительной работы на предприятиях и в школах района. Был, к примеру, случай в деревне Горицы, когда подростки “расписали” автопавильон. Найти виновных не составило труда. В результате их родители восстановили внешний вид павильона, и уже год стоит он без единой царапины.

На все ДТП Фомичев выезжает вместе с дорожниками, вот только претензий к ним в последнее время нет. Чистенькие, промытые знаки, поблескивающие свежей краской колесотбойные брусья, выкошенные обочины, всегда свежая информация об изменениях на дороге — все это стало привычным в Кирилловском районе благодаря новой государственной дорожной службе.

ДОРОЖНЫЕ

В 1995 г. формирование и исполнение бюджетов Федерального и территориальных дорожных фондов велось в соответствии с Законами "О федеральном бюджете на 1995 год", "О дорожных фондах в Российской Федерации", программой "Дороги России" и нормативно-правовыми документами субъектов. Дополнительные ассигнования из федерального и территориальных бюджетов, кроме собственных налоговых источников, на реализацию программы "Дороги России" в 1995 г. не предусматривалось.

Исполнение бюджета дорожных фондов по доходам в 1995 г. характеризуется следующими данными: (млрд рублей)

	Утверждено законодательными актами	Отчет	В % от запланирован- ных сумм
Бюджет дорожных фондов — всего	16 386,50	29 434,10	180%
в том числе:			
Федеральный дорожный фонд РФ	7 285,7	9 425,1	129%
Территориальные дорожные фонды	9 100,8	20 009,0	220%

Отклонение суммы доходов от прогнозируемой объясняется тем, что вместо заложенных 3 процентов среднемесячная инфляция фактически составила 7 процентов. Заслугой органов исполнительной и законодательной (представительной) власти субъектов Российской Федерации является то, что они обеспечили осуществление практических мер по мобилизации доходных источников, в первую очередь в части увеличения ставок дорожных налогов.

На полноте сбора средств в территориальные дорожные фонды сказались нерешенность ряда вопросов, в том числе задержка финансирования расходов из-за "оседания" средств на счетах коммерческих банков, несвоевременное исполнение платежных поручений, неплатежеспособность предприятий.

Особенностью 1995 г. по сравнению с предыдущими явилось то, что Законом Российской Федерации "О федеральном бюджете на 1995 год" было принято решение о консолидации дорожного фонда, предоставлено право законодательным (представительным) органам субъектов консолидировать в соответствующих бюджетах средства территориальных дорожных фондов. Этим правом воспользовались 21 субъект и, как показал анализ консолидации дорожных фондов, их доходы имеют сниженные инвестиционные возможности, так как целевые средства отвлекались на финансирование, не связанное с содержанием и развитием автомобильных дорог общего пользования.

Распределение финансирования по федеральному бюджету и бюджетам субъектов осложнило мобилизацию финансовых средств для реализации Президентской программы "Дороги России".

Основные показатели ее реализации в 1995 г.:

	1994 г.		1995 г.		
	Отчет	В Программе	Утверждено бюджетами дорожных фондов	Отчет	в % к Программе
1. Инвестиционные средства					
всего (млрд рублей)	10040,1	23725,0	16386,5	29434,1	124,1
в том числе:					
средства Федерального бюджета РФ		340,0	-	-	-
Федеральный дорожный фонд РФ	3248,5	10543,0	7285,7	9425,1	89,4
Территориальные дорожные фонды	6791,6	12842,0	9100,8	20009,1	155,8
2. Объемы дорожных работ (тыс. км)					
Ввод дорог	6,3	6,4		6,4	100,0
из них федеральных дорог	0,5	0,4		0,5	125,0
Ремонт дорог	36,0	42,5		33,5	78,8
из них федеральных дорог	6,2	10,6		4,9	46,2

ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

Из приведенных данных следует, что дефицит финансирования программы "Дороги России" связан с Федеральным дорожным фондом, который консолидирован в федеральный бюджет.

Итоги исполнения Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1995 г. (млрд рублей):

Статьи доходов и расходов Федерального дорожного фонда	Утвержденный бюджет ФДФ РФ *)	Отчет за 1995 г.	В % к утвержденному бюджету ФДФ РФ
Доходы — всего	9109,0	9425,1	103,5
в том числе:			
Остаток средств на начало года	32,3	39,8	123,2
Налог на реализацию горюче-смазочных материалов	6062,3	6315,2	104,2
Заем Всемирного банка	281,0	169,6	60,4
Прочие налоговые и неналоговые поступления	2733,4	2900,5	106,1
Расходы — всего	9109,0	9425,1	103,5
в том числе:			
Содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог	1682,3	2205,1	131,1
Реконструкция и строительство федеральных дорог и сооружений на них	2160,0	2799,7	129,6
Приобретение дорожно-эксплуатационной техники, необходимой для функционирования федеральных дорог	230,0	276,1	120,0
Федеральные расходы	150,0	133,6	89,1
Субвенции и дотации	3040,0	4008,6	131,9
Остаток на конец года	23,4	2,0	8,5

*) Примечание:

В соответствии со статьей 2 Федерального закона Российской Федерации "О внесении изменений в Федеральный закон "О федеральном бюджете на 1995 г." доходы Фонда определены в сумме 9109,0 млрд рублей, а расходы — в сумме 7285,7 млрд рублей. Дополнительно поступившие в Фонд средства направлены на финансирование расходов.

В отчетном периоде доходы Фонда были снижены по сравнению с доходами, определенными программой "Дороги России" по следующим причинам:

— Минфином России не исполнено решение, определенное Указом Президента и постановлением Правительства о компенсации выпадающих доходов Федерального дорожного фонда из-за изъятия из его доходной части акцизов от продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан;

— в связи с принятием и реализацией постановления Правительства "Об экономических условиях функционирования агропромышленного ком-

КРАТКИЙ ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ БЮДЖЕТОВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ В 1995 ГОДУ

плекса Российской Федерации в 1995 году", в котором сельскохозяйственным товаропроизводителям предоставляется товарный кредит на получение горюче-смазочных материалов;

— задолженность Фонду по налоговым сборам от нефтеперерабатывающих предприятий за 1995 г. достигла 1,3 трлн рублей;

— в связи с кризисом рынка межбанковских кредитов несвоевременным исполнением банками платежных поручений.

Исполнение затрат Фонда в отчетном году осуществлялось в соответствии с приоритетами, которые предусматривали концепцию средств на наиболее важных направлениях инвестиционной деятельности.

В отчетном периоде расходы на содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог составили 2205,1 млрд рублей (или 131,1 процента от утвержденной бюджетом суммы), и в данной сумме учтены затраты на реализацию проекта реабилитации автомобильных дорог, которые покрывались заемными средствами Всемирного банка.

Наименование работ	Ед. изм.	1994 г.		1995 г.		% выполнения	
				по Программе	Отчет	к 1994 г.	по Программе
Содержание дорог	тыс. км	41,1	41,1	44,5	108,2	108,2	
Ремонт дорог	"-	6,0	10,6	4,9	81,6	46,2	
Ремонт мостов	км	8,3	14,0	15,8	190,3	112,8	

Реализуя программу безопасности дорожного движения, в отчетном периоде выполнены значительные объемы работ, однако для коренного изменения ситуации требуется принятие более радикальных и дорогостоящих мер.

Расходы по статье "Реконструкция и строительство федеральных дорог и сооружений на них" составили 2799,7 млрд рублей (или 129,6 процента). В отчетном периоде основное внимание было уделено строительству и замене аварийных мостов.

Объемы выполнения заданий, определенных программой "Дороги России" по строительству и реконструкции автомобильных дорог и мостов на федеральной сети, характеризуются следующими данными:							
Наименование работ	Ед. изм.	1994 г.		1995 г.		% выполнения	
				по Программе	Отчет	к 1994 г.	по Программе
Строительство и реконструкция	км	533	388	622	116,6	160,3	
Строительство мостов	"-	1,0	2,2	3,25	325,0	147,7	
Замена аварийных мостов	"-	1,16	2,2	4,99	430,1	226,8	

Рост объемов работ по строительству и реконструкции вызван значительным увеличением нагрузок на автомобильные дороги, что потребовало пересмотра ранее принятых проектных решений и повышения капитальности сооружений, в том числе в тех случаях, где ранее планировалось вы-

полнение только ремонтных работ, а также рядом решений Правительства России по строительству наиболее важных народнохозяйственных объектов. В рамках реализации программы "Дороги России" в отчетном году введены в эксплуатацию участки дорог Чита—Хабаровск — (133 км), Москва—Воронеж — (40 км), Новосибирск—Иркутск — (22 км), Култук—Моңды — (12,4 км), Омск—Новосибирск — (67 км), Москва—Ярославль—Кострома—Киров—Пермь—Екатеринбург — (27,1 км), Москва—Тамбов—Волгоград—Астрахань — (18 км).

Введено значительное количество титульных мостов через реки Жиздра (Москва—Минск) — 238 м; Дон — 281 м и 531 м; 4 моста на автодороге Магадан—Якутск — 478 м; Бия — 563 м; Иртыш — 621 м; Ишим — 269 м; Волхов — 380 м; путепровод на 91-м км Москва—Н.Новгород — 286 м; транспортная развязка на 452-м км дороги Москва—Воронеж в Липецкой области — 77 м.

Затраты по статье "Субвенции и дотации", выделенные субъектам на развитие и содержание дорог, находящихся в их собственности, составили 4008,6 млрд рублей (или 131,9 процента).

Средства, затраченные по данной статье, использованы для продолжения работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих ликвидацию разрывов межтерриториальных транспортных связей на границах Костромской, Кировской, Пермской, Вологодской, Тверской, Омской, Новосибирской, Читинской, Амурской областей. За счет вышеназванных финансовых средств отремонтировано 767 м мостов и путепроводов, находящихся в аварийном состоянии, и 6473 м в неудовлетворительном состоянии.

Затраты по статье "Приобретение дорожно-эксплуатационной техники" в 1995 г. составили 276,1 млрд рублей (или 120 процентов). Всего в отчетном периоде территориальными органами управления автомобильными дорогами закуплено более 2,9 тыс. единиц дорожной техники. В целях снижения ее стоимости и улучшения технических параметров проводилась работа по созданию с зарубежными партнерами совместных производств.

В отчетном периоде затраты по статье "Федеральные расходы" составили 133,6 млрд рублей (или 89,1 процента от утвержденной бюджетом суммы).

Финансирование расходов по укрупненным группам затрат характеризуется следующими данными:

Надзор за состоянием федеральной сети дорог и сооружений на них (диагностика) — 9,0 млрд рублей (или 78 процентов от прогнозируемой суммы).

Контроль качества содержания, строительства и ремонта автомобильных дорог 5,8 млрд рублей (или 71 процент).

Подготовка и переподготовка кадров дорожного хозяйства — 13,4 млрд рублей (или 73,3 процента).

Расходы на управление федеральной сетью дорог профинансированы на сумму 87,7 млрд рублей (или 99,9 процента от прогнозируемой суммы).

Проведенный анализ эффективности инвестиций, направленных на реализацию программы "Дороги России" показывает, что пользователи дорог получают значительную выгоду от увеличения протяженности дорожной сети и улучшения ее транспортно-эксплуатационного состояния, так как сокращаются затраты на перевозки автомобильным транспортом, времени пребывания в пути пассажиров и грузов, потери от бездорожья в сельском хозяйстве, а также уровень аварийности.

Социальный эффект развития дорожной сети сказывается во всех отраслях и сферах народного хозяйства, в улучшении обслуживания сельского населения в результате приемки в сеть общего пользования и обеспечения должной эксплуатации 25 тыс. км бывших внутрихозяйственных дорог, стабилизируется уровень аварийности, создано 35 тыс. дополнительных рабочих мест в дорожном секторе и смежных отраслях материального производства.

Существующая система дорожных фондов и управления дорожным хозяйством даже в условиях жесткого дефицита финансовых средств позволили не допустить разрушения сети дорог общего пользования и повысить безопасность движения. Однако важнейшие задачи развития экономики страны, которые призвана решать программа "Дороги Россия", требуют защиты дорожных фондов от изъятия средств на иные цели, сохранение действующих источников формирования Федерального и территориальных дорожных фондов; недопущения отвлечения средств, восстановления внебюджетности Федерального и территориальных дорожных фондов, исключив их из перечня консолидированных в доходы бюджетов разного уровня.

С праздником, с юбилеем!

СоюздорНИИ — 70 лет. 70 лет дорожной науке. Напомним нашим читателям: летом 1926 г. было создано первое самостоятельное научное подразделение отрасли — Центральное дорожное научно-исследовательское бюро. Начались систематические наблюдения, исследования, разработки техники и технологий, а вскоре появились и первые статьи сотрудников бюро...

Сегодня мы как бы продолжаем традицию, предоставляя слово нынешнему поколению сотрудников главного научного центра дорожной отрасли. Правда, заметим, что опубликовать в одном номере даже в сокращенном варианте все последние труды ученых института невозможно — их очень много.

Дорожной науке — 70 лет. И хотя СоюздорНИИ — не вся дорожная наука, о которой мы рассказывали и будем рассказывать на страницах журнала, фактически именно здесь, в СоюздорНИИ, 70 лет назад, она родилась. Эту памятную дату отмечают сотни дорожных вузов и научных институтов, тысячи проектных, конструкторских бюро и лабораторий, десятки тысяч талантливых и преданных своему делу ученых, специалистов, инженеров, рационализаторов, с гордостью называющих себя дорожниками.

С праздником вас, с юбилеем дорожной науки и главного научного центра отрасли!



Если попытаться коротко ответить на этот вопрос, я бы сказал так: институт работает сегодня в рамках традиционных направлений по разработке новых материалов, конструкций и технологий. Главная цель — продление срока службы дорожных одежд, снижение их материало- и энергоемкости. Причем задача эта не только теоретическая, научная, но и практическая. Например, при ремонте дороги “Крым”, где институт выступает в качестве генпроектировщика, нашли практическое применение теоретические разработки по использованию местных металлургических шлаков и карбонатных пород Тульской области. Идет активный поиск решений по удешевлению стоимости вяжущего за счет повышения эффективности традиционных полимеров типа СБС и использования отходов промышленности и поверхностно-активных веществ.

Другим стратегическим направлением деятельности института я бы назвал контроль за качеством строительства, ремонта и содержания дорог. Обеспечение качества, то есть соблюдение требований нормативных документов, — самый надежный путь к продлению межремонтных сроков и экономии ресурсов. Большой объем работ в этом направлении выполнен и еще предстоит выполнить СоюздорНИИ при реконструкции Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД). В работе участвуют специалисты лабораторий земляного полотна, оснований, бетона, асфальтобетона, механизации, станции по испытанию дорожных одежд. Помимо контроля за технологией: приготовления смесей на заводах, отслеживается качество укладки смесей. Постоянный отбор проб материалов и их лабораторные испытания позволяют оперативно вмешаться в ход строительства в случае отклонения свойств смесей от проектных значений.

Наше участие в реконструкции МКАД — а сам по себе этот проект уникален по размаху и темпам строительства, которое ведется без остановки высокоинтенсивного движения — ставит перед институтом множество сложнейших задач. Причем решать их надо безотлагательно, применяя новые материалы и технологии. В частности, ряд проблем, связанных с земляным полотном, удалось снять, используя геотекстильные материалы.

Реконструкция МКАД, по большому счету, — грандиозный учебный полигон, школа для всех участников процесса обновления дороги. Совершенно очевидным, например, становится необходимость применения чистого, узких фракций щебня. Только в этом случае можно получить асфальтобетонное покрытие требуемой шероховатости. СоюздорНИИ для этих целей предложил разработанные институтом мойки ковшового типа, хорошо зарекомендовавшие себя в карьерах, технологию осветления промывочной воды и вторичного ее использования для промывки щебня и песка.

Владислав ЮМАШЕВ,
кандидат
технических наук



Об авторе.
Владислав Михайлович ЮМАШЕВ — первый заместитель генерального директора СоюздорНИИ, курирующий научные вопросы. Имеет более 130 печатных работ, 14 изобретений, целый ряд почетных званий, в том числе “Заслуженный строитель России”. Трудится в СоюздорНИИ с 1961 г. Среди его научных интересов — исследование в области производства и применения дорожно-строительных материалов, методов их испытаний, строительства оснований для дорожных одежд, разработки норм и требований к различным материалам.

МОИ ГОДА — МОЕ БОГАТСТВО

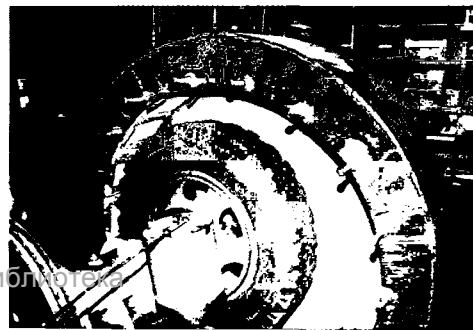
**ЧЕМ ЖИВЕТ ГЛАВНЫЙ
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР ОТРАСЛИ
СЕГОДНЯ?**

Нельзя не сказать об одной из наших традиционных и первоочередных задач — о создании материалов и конструкций дорожной одежды, устойчивых к трещинообразованию. Эта проблема мирового масштаба, но особенно актуальна она для России с ее сложным водно-тепловым режимом работы дорожных конструкций, наличием очень низких температур и резкими перепадами. На эту проблему сегодня “завязаны” все материаловедческие лаборатории и лаборатория расчета дорожных одежд.

В 1996 г. будут построены опытные участки, на которых наши специалисты проверят теоретические предпосылки по созданию покрытий, устойчивых к трещинообразованию. Эти исследования проводятся совместно с финскими учеными. Нам предстоит также дать ответ на вопросы по составу асфальтобетонных смесей и конструкций, когда асфальтобетон уложен на цементобетонное основание.

Руководят этими и другими работами наши лучшие ученые, в них заняты основные силы коллектива, празднующего свой юбилей, и сохранившего несмотря на все сложности и трудности творческий потенциал, которым всегда славился СоюздорНИИ.

Стенд для исследования износостойкости, шлифуемости каменных материалов для дорожных покрытий.



Дорожная одежда — это конструктивный элемент, который отличает автомобильную дорогу от той, что называют просто дорогой, не связанной с круглогодичным и комфортабельным движением автомобилей с расчетными скоростями.

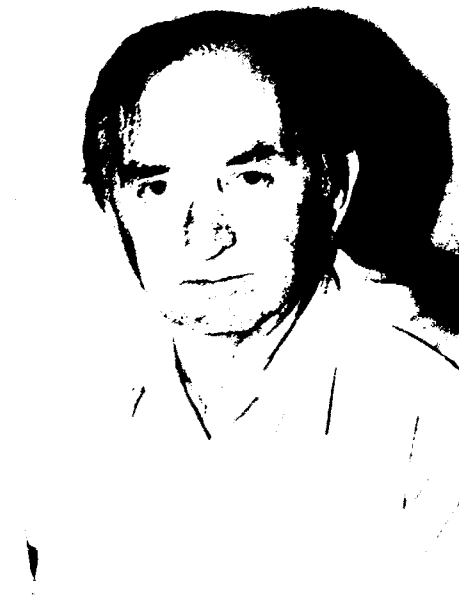
**Владимир
КАЗАРНОВСКИЙ,**
доктор технических наук

В о всем мире проблема назначения конструкции дорожной одежды, отвечающей заданным срокам службы и условиям эксплуатации (интенсивность, состав движения и скорость, природные особенности, возможности ремонта и содержания и т. п.), всегда считалась одной из важнейших. Выбор неоптимальной конструкции (а в понятие "конструкция" входят типы по материалам, последовательность расположения и толщины конструктивных слоев) приводит к удорожанию строительства либо к повышенным затратам на ремонт и содержание дороги, к сокращению межремонтных сроков, введению ограничений движения и т. п. со всеми вытекающими отсюда экономическими и социальными последствиями.

Во многих случаях дорожная одежда оказывается самым дорогим, трудоемким, энергоемким и материалоемким элементом. При этом вполне естественное стремление сделать ее как можно тоньше чревато резким сокращением срока службы (даже при небольшом снижении толщины ее по сравнению с требуемой).

Существуют два основных пути решения проблемы назначения конструкции. Первый основывается на результатах обобщения многолетнего практического опыта с привлечением некоторых прямых испытаний. Как всякий эмпирический подход, этот путь хорош только до тех пор, пока речь идет о конкретных и не меняющихся условиях. Изменение хотя бы одного из них (состава движения, интенсивности, материалов конструкции, климатических параметров и т. д.) неизбежно требует начинать сначала: накапливать статистические данные, вести долговременные наблюдения...

Этот путь в связи с разнообразием природных условий и различиями в эксплуатации дорог в нашей стране потребовал бы несоизмеримо больших затрат и времени, тем более что речь идет о применении широкого



Об авторе.
Владимир Давидович КАЗАРНОВСКИЙ — один из ведущих специалистов страны в области проектирования и строительства земляного полотна на слабых грунтовых основаниях. Профессор, академик Академии транспорта, заслуженный деятель науки и техники РФ. Вся его творческая деятельность связана с СоюздорНИИ.

Испытание износостойкости разметки покрытий на кольцевой дорожке СоюздорНИИ.



НАУЧНАЯ ШКОЛА

**ЧЕМ СОВЕРШЕННЕЕ ТЕОРИЯ,
ТЕМ ВЫШЕ
НАДЕЖНОСТЬ
И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ ДОРОГ**

спектра местных дорожно-строительных материалов. Да и времени на получение данных многолетнего опыта у наших ученых не было — нужно было догонять Европу и Америку с их развитой дорожной сетью.

В связи с этим отечественная дорожная наука с самого начала использовала второй путь — теоретико-эмпирический, где достаточно строгие и идеализированные теоретические схемы и построения дополнялись введением некоторых коэффициентов, получаемых на основе практического опыта. В этом случае теоретическая основа сохраняется, что дает возможность использовать методы расчета независимо от специфики реальных условий, корректируя результаты с помощью поправок. Причем сама коррекция могла осуществляться постепенно, по мере накопления практических данных.

Основоположниками этого направления являлись наши крупнейшие ученые-дорожники Н.Н.Иванов, В.Ф.Бабков, А.К.Бируля. В дальнейшем методы расчета существенно развили и углубили А.М.Кривисский, М.Б.Корсунский, П.И.Теляев и многие другие. Их разработки признаны во всем мире, они сыграли большую роль в развитии методов расчета, неоднократно представлялись на дорожных конгрессах.

В настоящее время теория расчета использует достаточно сложную основу — решения теории многослойной упругой среды совместно с различными критериями прочности. Ее практическое воплощение ведется в соответствии с инструкциями по расчету и конструированию дорожных одежд.

Накопленный опыт применения ныне действующей инструкции ВСН 46-83 свидетельствует о необходимости ее модернизации. Прежде всего надо решить вопрос о более корректном учете накопления остаточных деформаций, возникающих в результате воздействия транспортной нагрузки. В отношении этих деформаций действующая инструкция содержит определенные противоречия. Имеется также ряд претензий к табличным значениям расчетных параметров. Кроме этого, пора в некоторых частях сблизить отечественный метод с зарубежным, что упростит реализацию совместных проектов.

В лаборатории дорожных одежд СоюздорНИИ проведен комплекс исследований, в том числе эксперименты с использованием оригинальных динамических приборов трехосного сжатия. В результате теоретических и экспериментальных исследований изучены закономерности накопления остаточных деформаций. Предложена расчетная схема и метод учета развития усталостных разрушений в монолитном слое конструкции дорожной одежды при прогнозе накопления остаточных деформаций, другие решения. В целом полученные результаты могут служить основой для модернизации метода расчета дорожных одежд нежесткого типа.

Практическая целесообразность уточнения теории и метода расчета дорожных одежд очевидна. Ведь любому специалисту-дорожнику ясно, что даже небольшое изменение толщины слоев приводит к резкому изменению ресурса дорожной одежды и срока ее службы. Из этого и надо исходить, говоря о совершенствовании теории метода расчета, целесообразности дальнейшего развития всего научного направления по повышению надежности и долговечности конструкций дорожных одежд.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

За последние 40 лет в аспирантуре СоюздорНИИ (она была организована в 1954 г.) обучались более 500 человек, 210 защитили кандидатские диссертации, 7 из них — в дальнейшем докторские. Подготовка велась с отрывом и без отрыва от производства по основным дорожным специальностям. Выпускники аспирантуры ныне трудятся во многих научных, проектных и строительных центрах России, в вузах и академиях ближнего зарубежья.

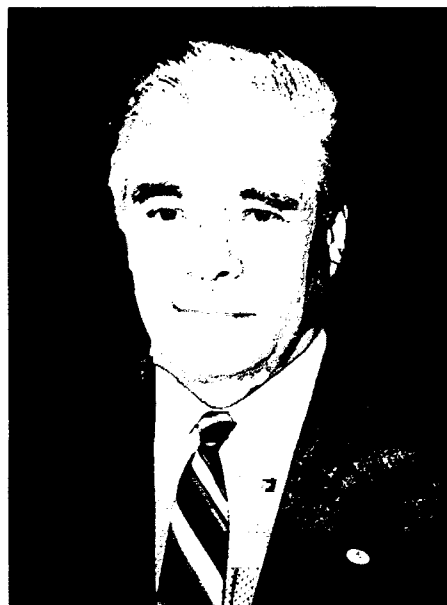
Ежегодно на автомобильных дорогах России случается около 190 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают около 40 тыс. человек и около 200 тыс. человек получают ранения. Из данных статистики известно также, что 22—25 процентов ДТП связано с так называемыми неуправляемыми съездами автомобилей с дороги. Тяжесть их последствий особенно велика — в них погибает каждый пятый, наносится значительный материальный ущерб автомобилям и грузам.

КОНСТРУКЦИЯ И ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ

Эффективным средством предотвращения последствий неуправляемых съездов автомобилей с дороги являются удерживающие ограждения. Условия их применения определены нормами проектирования и указаниями по обеспечению безопасности движения. Но эти документы не устанавливают требований к удерживающей способности ограждений. Поэтому до недавнего времени на дорогах применяли ограждения, конструкции которых были заимствованы в США, где ограждения создают и испытывают применительно к легковым автомобилям, составляющим 80—90 процентов всех транспортных потоков.

У нас, в отличие от США, транспортные потоки на федеральных магистралях характеризуются большим — около 50 процентов — количеством грузовых автомобилей (в том числе и автопоездов) и междугородных автобусов, выполняющих основную работу по перевозке грузов и пассажиров. Значит, ограждения должны выдерживать удары с энергией другого порядка, равной, примерно, падению автомобиля массой 15 т с высоты 2 м. Именно поэтому в рамках общегосударственной программы по повышению качества строительства автомобильных дорог в СоюздорНИИ с участием ряда заинтересованных организаций были выполнены соответствующие научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, проведены испытания на специально построенном комплексе Центрального научно-исследовательского автополигона НАМИ в Дмитрове.

Вадим АСТРОВ,
доктор технических наук



Об авторе.
Вадим Александрович АСТРОВ — заведующий лабораторией безопасности дорожного движения СоюздорНИИ. Основные темы его научных интересов — свойства поверженности дорожных покрытий и инженерное строительство автомобильных дорог.

ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ

КАЧЕСТВО ДОРОЖНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ

Главным научным результатом работ явилось создание современной теории процесса взаимодействия автомобиля с удерживающим ограждением и методов расчета ограждений. А практическим результатом — новое поколение ограждений, предназначенных для установки на земляном полотне и мостовом переходе. Конструкции ограждений и составили основу ГОСТ 26804-86 "Ограждения дорожные. Металлические барьерного типа. Технические условия".

На этом можно было бы поставить точку, однако проблема качества удерживающих ограждений, увы, остается нерешенной. При сопоставлении имеющихся у специалистов данных очевидно, что ограждения, способные удерживать автобусы и грузовые автомобили, недостаточно, что задача по созданию отечественных конструкций ограждений с высокой удерживающей способностью была и остается актуальной.

ЕЩЕ РАЗ О ВАЖНОСТИ СТАНДАРТОВ

Слабым утешением для нас является тот факт, что эта проблема актуальна и для ряда западноевропейских стран. О чем свидетельствуют данные об условиях испытаний ограждений в этих странах и соответствующие рекомендации Технического комитета Постоянной Международной ассоциации дорожных конгрессов.

Впрочем, проблема доведения качества ограждений до уровня требований обеспечения безопасности движения состоит не только в создании экономичных конструкций ограждений с высокой удерживающей способностью. Речь идет о практике сертификации ограждений на основе данных испытаний и подборе конструкций для различных дорожных условий, составов и режимов движения транспортных потоков. Для такого комплексного решения проблемы необходимо завершить разработку и ввести в действие систему нормативных документов, основу которой должен составлять стандарт "Ограждения дорожные удерживающие для автомобилей. Общетеchnические требования", устанавливающий типоряды ограждений дорожной и мостовой групп по основным параметрам и размерам, в первую очередь по важнейшему параметру — удерживающей способности. Требования этого стандарта должны быть определяющими при разработке новых конструкций ограждений и их сертификации, как того требует Закон РФ "О безопасности дорожного движения".

Также необходимы: стандарт методов испытаний ограждений, устанавливающий требования к объектам испытаний, испытательным сооружениям, оборудованию и автомобилям, порядок подготовки, проведения и обработки данных испытаний. Соблюдение этих требований должно обеспечивать объективное определение фактических показателей важнейших функциональных свойств испытываемых ограждений. И, наконец, стандарт правил выбора, расположения и сопряжения ограждений в соответствии с особенностями дорожных условий, составов и режимов движения транспортных потоков.

Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД) является уникальным сооружением, работающим в условиях внегородской и городской магистралей. **с очень высокая интенсивность движения автомобильного транспорта, сочетающего прохождение тяжелых грузовых автомобилей и автопоездов (63 процента), легковых автомобилей (41) и пассажирских автобусов (6).** Дорожная одежда МКАД испытывает значительные нагрузки, а высокая расчетная скорость движения транспорта требует надежного обеспечения сцепления и ровности покрытия. При этом все хотят, чтобы затраты на содержание и ремонт были минимальными, обеспечивая высокую эффективность капитальных вложений в реконструкцию.

При проектировании и строительстве МКАД, которое было завершено в 1962 г., была выбрана дорожная одежда из цементобетонного покрытия на песчаном основании, как наиболее долговечная. Ее успешно эксплуатировали почти четверть века, пока отдельные участки со значительными деформациями не были перекрыты асфальтобетоном. Затем цементобетонное покрытие заменили асфальтобетоном на всем протяжении МКАД, кстати, без каких-либо серьезных оснований для этого. В целом опыт эксплуатации магистралей доказал высокую долговечность цементобетонного покрытия.

Этот факт подтвержден также многолетним опытом эксплуатации таких магистралей, как Москва—Волгоград, Минск—Брест, Свердловск—Челябинск и многих других. Цементобетонные покрытия, как правило, обладают нормативной ровностью и качеством, обеспечивают высокий коэффициент сцепления. Испытания показывают, что прочность и морозостойкость превышают требуемые нормативные показатели, а фактический срок службы этих покрытий без капитального ремонта уже перевалил или приближается к 20 годам. Одно из их основных преимуществ — уникальная способность сохранять высокие транспортно-эксплуатационные качества, особенно в условиях неравномерных деформаций земляного полотна.

Итак, дорожные одежды с цементобетонными покрытиями являются наиболее долговечными. Эта точка зрения подтверждается и зарубежным опытом. И можно было бы предположить, что при реконструкции МКАД, начавшейся в 1995 г., будет использован именно этот тип одежды. Тем более что основная подрядная организация АО «Центродорстрой» имеет в этом деле громадный опыт.

Но произошло непонятное: без должного, на наш взгляд, технико-экономического обоснования при ре-

*Анатолій ШЕЙНИН,
кандидат технічних наук;*

*Ірина БАСУРМАНОВА,
Владимир ЗЕЛЬМАНОВИЧ*

Об авторах.

Анатолій Матвеевич ШЕЙНИН — заведующий лабораторией дорожного бетона. В его послужном списке более 170 научных трудов, 20 изобретений, 2 монографии. В СоюздорНИИ работает с 1962 г.

Ірина Викторовна БАСУРМАНОВА — руководитель группы. Имеет десятки публикаций и несколько изобретений. Круг ее научных интересов — расчет и конструирование цементобетонных и асфальтобетонных дорожных покрытий, технология их строительства.

Владимир Абрамович ЗЕЛЬМАНОВИЧ занимается совершенствованием методов расчета и конструирования цементобетонных покрытий и оснований дорожных одежд, исследованиями в области регулирования трещиностойкости асфальтобетонных покрытий. Он имеет десятки печатных работ, изобретений, удостоен медалей ВДНХ. Стаж работы в СоюздорНИИ — 30 лет.

конструкции МКАД принята конструкция дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием. И это при том, что она имеет в 2—3 раза меньший срок службы. По мнению специалистов, новое покрытие не обеспечит должного уровня трещиностойкости. И еще один немаловажный аргумент: удастся ли обеспечить требуемый с учетом загрузки коэффициент сцепления? Он должен быть не менее 0,45...0,6.

По нашим данным, уже после реконструкции в 1995 г. кое-где появились трещины в асфальтобетоне, а коэффициент сцепления составил всего 0,28...0,3. В связи с этим необходимо применить другую конструкцию дорожной одежды с покрытием из высокопрочного цементобетона, с защитным поверхностным слоем (или без него).

Долговечный бетон модифицированной структуры используется дорожниками-строителями с 1974 г. Его основные характеристики и параметры, с которыми можно подробно ознакомиться в СоюздорНИИ, позволяют сделать вывод, что высокопрочный бетон обеспечивает срок службы цементобетонных покрытий до 30—40 лет и более.

Для основания дорожной одежды рекомендуется использовать низкокласный цементобетон или каменные материалы, обработанные цементом, аналогичной прочности. В этих случаях может быть использована освоенная строителями технология смесей, уплотняемых методом укатки. По нашим расчетам, цементобетонное покрытие может быть выполнено с повер-

КОНСТРУКЦИИ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ

ЭФФЕКТИВНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ОДЕЖДЫ ДЛЯ МКАД

хностным слоем, в том числе с применением полимерно-битумного вяжущего, пригодным для нанесения специальных тонких слоев повышенной износостойкости, или в виде двойной поверхностной обработки из тонкослойного (20...30 мм) асфальтобетона. Применение защитного слоя позволит, с одной стороны, защитить покрытие от внешних агрессивных воздействий, с другой — повысить комфортность движения легкового транспорта.

Зарубежный опыт свидетельствует о большом интересе к цементобетонным покрытиям. По данным, приведенным на Всемирном конгрессе и в печати, во Франции, Бельгии, Германии, Италии, Японии, Португалии, Нидерландах в последние 5 лет применяются конструкции, называемые композитными или полифункциональными. В них по цементобетонному покрытию устраивается поверхностная обработка из битумо-минерального материала толщиной от 1,0 до 3,0 см на основе модифицированного битума или асфальтобетона (микроасфальт, асфальтобетон на основе каменного материала). В такой конструкции каждый слой имеет свое функциональное значение: цементобетонный обеспечивает несущую способность, прочность и срок службы, а битумо-минеральный — комфортные условия движения легкового транспорта, снижает шум, защищает цементобетон от воздействия мороза и антигололедных реагентов.

Итак, пока не поздно, надо вернуться к выбору наиболее эффективной конструкции дорожной одежды на МКАД, рассмотреть альтернативные варианты, провести всестороннее технико-экономическое обоснование и последующую экспертизу проектного решения. Необходимо максимально учесть совокупность всех факторов, от которых зависит выбор. Технические — материалоемкость, соответствие расчетным нагрузкам, срок службы, обеспечение транспортно-эксплуатационных показателей. Экономических — приведенная или полная стоимость, включающая все затраты на срок службы. Технологических и экологических.

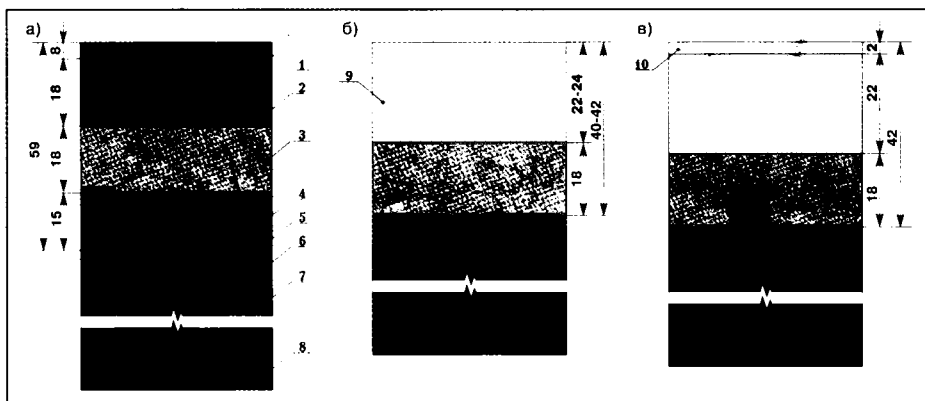
МКАД — необычная магистраль. Она заслуживает большего внимания, более тщательного изучения всех аспектов и принятия эффективного решения.

Конструкции дорожной одежды для МКАД:

а — принятая для реконструкции;

б и в — предлагаемые авторами статьи варианты конструкций дорожной одежды:

1 — мелкозернистый плотный асфальтобетон; 2 — пористый асфальтобетон из горячей крупнозернистой щебеночной смеси; 3 и 5 — верхний и нижний слой основания из цементобетона М 100; 4 — разделительная битумная прослойка; 6 — технологический слой из щебеночного материала подобранного состава; 7 — песок; 8 — естественный грунт; 9 — монолитный высокопрочный цементобетон; 10 — поверхностный защитный слой. Размеры даны в см.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

За последние 35 лет в СоюздорНИИ разработано и защищено охранными документами около 440 изобретений, явившихся результатом научных исследований в области проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог, мостов и аэродромов; механизации дорожно-строительного производства; технологии получения, переработки и применения дорожно-строительных материалов. Среди них способ повышения физико-механических свойств дорожного битума, изобретение нетканого двухслойного фильтровального материала и дорожной одежды, предусматривающей использование дорнита при строительстве автомобильных дорог на слабых грунтах, в том числе в районах Западной Сибири, и другие.

В начале 70-х годов в СССР началось развитие скоростного строительства автомобильных дорог и аэродромов с использованием машин типа ДС-100 (позднее ДС-110). Технические характеристики комплекта позволяли вести работы по устройству дорожных одежд с цементобетонным или асфальтобетонным покрытием со скоростью до 3,5 м/мин. шириной 7,5 м, что соответствует производительности 210 м/час. Годовой темп строительства этих машин составлял 40—50 км.

В адрес отечественного дорожного машиностроения выпущено немало критических стрел. Наше отставание по ряду позиций стало особенно заметным, когда в стране началось мощное дорожное строительство. Заводы выпускали тогда грунтосмесительную карьерную установку ДС-50 и однопроходную грунтосмесительную машину Д-391Б. Их главный недостаток — низкая производительность. Поэтому для приготовления цементосанесных смесей использовались стационарные смесители "Рекс" производительностью 120 т/час.

Асфальтобетонное покрытие в процессе эксплуатации испытывает воздействие различных усилий, изменяющихся в очень широком диапазоне. Чем полнее он будет учтен при проектировании и подборе состава асфальтобетона на основе деформативно-прочностных характеристик, действующих в каждом конкретном случае и для каждого слоя, тем долговечнее покрытие.

При проектировании (по Всесоюзным строительным нормам 46-83) исходя из табличных значений сопротивления, модуля упругости и сцепления, которые могут быть нарушены при подборе состава или во время строительства, если они не определены расчетом, жестко не контролируются и не учитываются реальной технологией производства. Поэтому вместе с расчетными необходимо учитывать и другие факторы.

Павел ПЕТРОВИЧ,
кандидат технических наук



Об авторе.
Павел Павлович ПЕТРОВИЧ — ведущий научный сотрудник. Закончил МИИТ, работает в СоюздорНИИ более 20 лет. Опубликовал более 80 работ по проблемам земляного полотна, дорожной одежды, технологии организации и механизации строительства и ремонта.

Работая над повышением качества и производительности за счет домешивания смеси при укладке и распределении профилировщиком, ученые СоюздорНИИ предложили новую технологию, особенно эффективную, когда профилировщик был дооборудован устройством предварительного уплотнения смеси. Тогда же было принято решение о разработке нового поколения грунтосмесительных установок и машин.

Эта задача была успешно решена группой ученых под общим руководством тогдашнего заместителя директора СоюздорНИИ Б.С. Марышева. Началось серийное производство карьерной установки ДС-50Б и однопроходной грунтосмесительной машины ДС-132 (затем ДС-152), благодаря которой много сделано для строительства автомобильных дорог местного значения.

В ходе разработок была создана мощная мешалка грунтосмесительной установки и шнекофрезерный ротор однопроходной грунтосмесительной машины, соответствующие мировому уровню. Новый ротор позволил в 2 раза повысить качество измельчения и перемешивания при снижении энергоемкости в 3 раза, создать эффективную грунтосмесительную машину для

**БОЛЬШЕ
ТЕХНИКИ
— ХОРОШЕЙ
И НАШЕЙ**

**ТЕХНОЛОГИЯ И МЕХАНИЗАЦИЯ
УКРЕПЛЕНИЯ ГРУНТОВ**

строительства внутрихозяйственных дорог. По техническим параметрам отечественная техника не уступала лучшим зарубежным аналогам, была оснащена автоматическими системами управления положением по высоте рабочих органов и движением машин по курсу.

В дальнейшем для повышения надежности была предложена схема машины в полуприцепном виде к трактору К-701 "Кировец". Эта модель (ДС-162) выпускалась с 1986-го по 1991 г. О ее эффективности свидетельствует такой факт: в мае — октябре 1986 г. в районах Брянской области, пострадавших от аварии на Чернобыльской АЭС, ДС-162 имела производительность около 900 м в смену при устройстве оснований.

К 1990 г. комплектами машин типа ДС-160 (профилировщик ДС-161, грунтосмесительная машина ДС-162) было построено около 10 тыс. км дорог.

Назову еще несколько разработок ученых СоюздорНИИ. Среди них — дорожная фреза ДС-165. Ее испытания в Кишиневской МИС показали большое преимущество по сравнению с фрезой ДС-74А. Там же в 1990 г. прошел испытания новый цементовоз-распределитель ДС-159, созданный в сотрудничестве с Прилуцким заводом дорожных машин. Его отличает высокое качество дозирования и переменная ширина распределения от 2,0 до 3,6 м. В 1985 г. для уплотнения слоев из уплотненных грунтов был создан и успешно испытан каток ДУ-52, модернизированный в 1989 г. (ДУ-58). А для уплотнения оснований большой толщины совместно с Кировским заводом и Росагродорстроем был создан вибрационный каток АК-13 к трактору К-701. На Кременчугском ПО "Дормашина" проведена модернизация установки ДС-50Б, производительность которой повысилась до 300 т/час.

Новая технология, разработанная учеными СоюздорНИИ в последние годы, позволяет устраивать многослойные дорожные одежды за один проход, обеспечивая значительную экономию стоимости строительства, материалов, сокращая сроки проведения работ и повышая их качество.

**ПРАВИЛЬНЫЙ
ВЫБОР**

**КОМПЛЕКСНЫЙ УЧЕТ
ХАРАКТЕРИСТИК ПРИ
ПРОЕКТИРОВАНИИ
ПОКРЫТИЙ И ПОДБОРЕ
СОСТАВА АСФАЛЬТОБЕТОНА**



действию колесной нагрузки и при "старении" асфальтобетона. При этом в изгибающихся конструкциях напряжения на сдвиг существенно выше, чем в конструкциях на жестком основании.

Понятно, что учет всех расчетных случаев, лишь обозначенных в данной статье, можно осуществить только при совместном проектировании покрытия и основания. Кроме состава асфальтобетона, с контролем всех деформативно-прочностных характеристик и с учетом конкретных условий строительства и эксплуатации.

Подробно о том, как вести расчеты, определяя исходные данные и величины, можно узнать, обратившись к авторам. Заметим лишь, что, поскольку прочность обеспечивается несколькими характеристиками, целесообразно в лаборатории не только определять их, но и производить проверку прочности на стеновых образцах, с комплексным проявлением характеристик и усилий, аналогичных усилиям в слоях покрытия.

В итоге табличные значения прочности и модуля упругости, приведенные в ВСН 46-83, могут быть дополнены набором деформативно-прочностных характеристик для определенных составов асфальтобетона или для различных слоев покрытия, различного температурного режима и различных условий эксплуатации или расчетных схем. Новые данные и исходные положения выходят за рамки ВСН и свидетельствуют о необходимости дополнения или переработки (обновления) этого нормативного документа, а также о ином подходе к работам по обычному проектированию, подбору составов асфальтобетона индивидуально к каждому варианту конструкции, с учетом исходных материалов, особенностей технологии строительства и последующим научным сопровождением, помогающим принять рациональные решения.

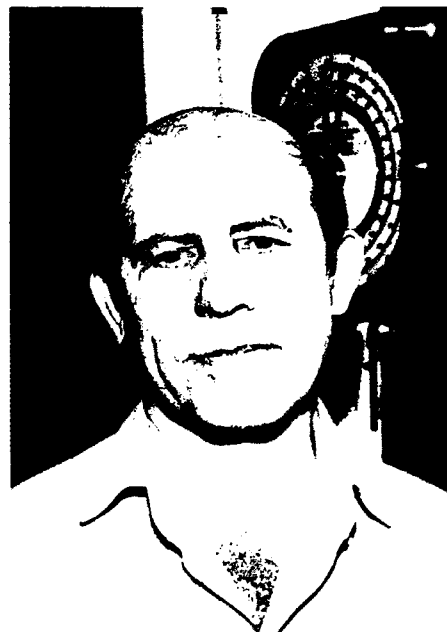
Все работы должны выполняться специализированными лабораториями, имеющими соответствующее оборудование и кадры, поскольку только они могут указать конкретные причины тех или иных отступлений и предложить путь их устранения. Расчет конструкции с учетом комплекса деформативно-прочностных характеристик, который мы предлагаем, увеличит резервы долговечности, количество рациональных вариантов дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием, повысит экономичность составов и эффективность технологических приемов. **На основании разработок СоюздорНИИ может быть создана конструкция дорожной одежды со специальным сертификатом качества института.**

Проведение испытаний в малом машинном зале.

Валентин ОРЛОВСКИЙ,
кандидат технических наук



Геннадий КИРЮХИН,
кандидат технических наук

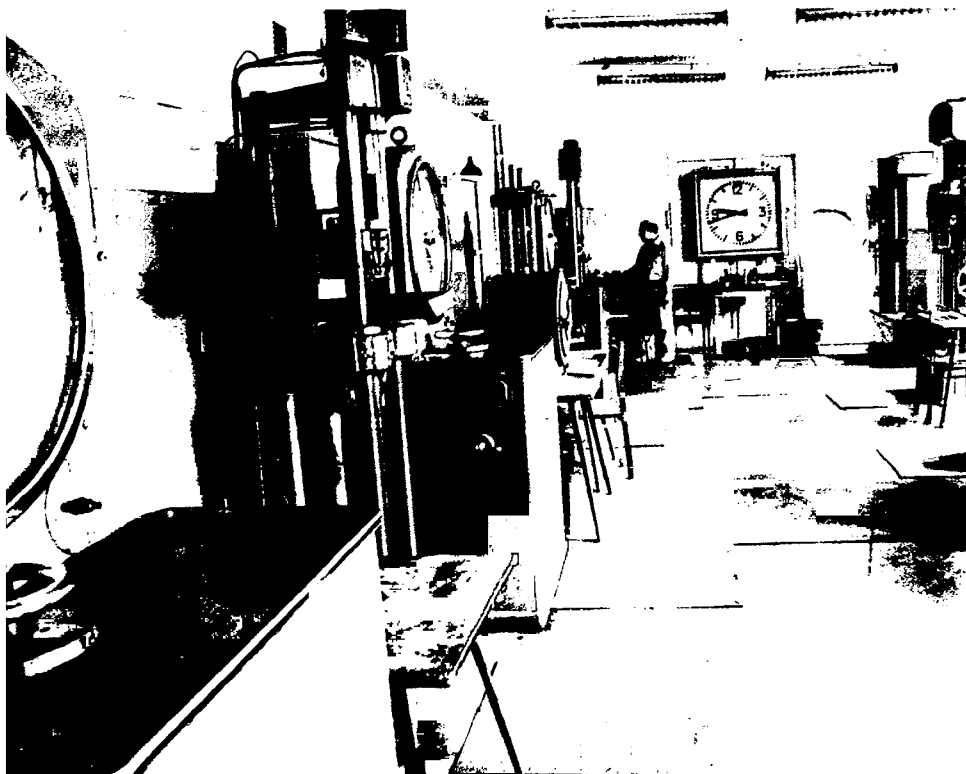


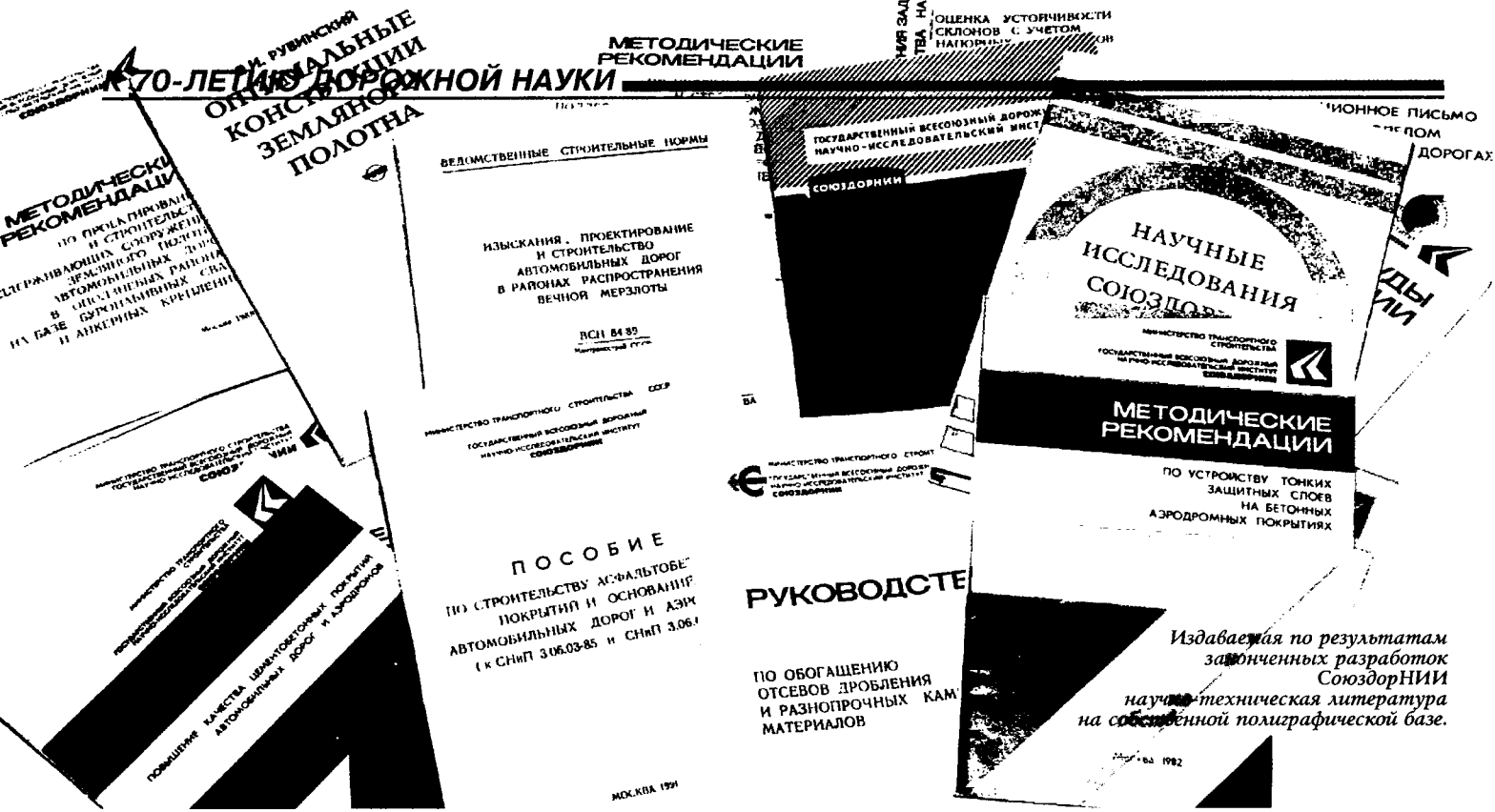
Об авторах.

Валентин Степанович ОРЛОВСКИЙ — ведущий научный сотрудник, специалист в вопросах расчета и конструирования жестких дорожных одежд, конструкций оборудования по строительству бетонных и сборных покрытий. На его счету ряд изобретений. Закончил Харьковский автодорожный институт.

Геннадий Николаевич КИРЮХИН — заведующий лабораторией асфальтобетона и черных материалов. Закончил Саратовский политехнический институт, с 1976 г. работает в СоюздорНИИ. Автор ряда научных статей и изобретений, специализируется в области асфальтобетона, других черных материалов и технологии их применения.

Испытания асфальтобетонных образцов на сдвигоустойчивость по методике СоюздорНИИ. (поставить к ст. Кирюхина).





ЦИФРЫ И ФАКТЫ

За последние 30 лет издано 202 сборника трудов СоюздорНИИ, 302 методические рекомендации, 80 программ для решения задач дорожного строительства на ЭВМ, 47 стандартов предприятия, а также ГОСТов, СНиП, ВСН, различных пособий, руководств, правил, тезисов докладов и т. д.

Опыт строительства автомобильных дорог с использованием местных глинистых грунтов повышенной влажности (от допустимой до предельной) свидетельствует о деформациях земляного полотна и разрушениях дорожной одежды на ряде объектов. Каковы же причины?

Когда в процессе возведения насыпи достигается только максимально возможная плотность глинистых грунтов, а требуемая плотность достигается под нагрузкой от веса вышележащих грунтов, основными причинами деформаций являются недостатки проектирования конструкции, включая дополнительные мероприятия по обеспечению устойчивости и ускорению осадки. Речь идет о необходимости решения целого комплекса вопросов: повышение точности оценки деформационных свойств с учетом условий их работы; составление расчетной схемы насыпи исходя из реальных свойств; разработка методов прогноза, учитывающих все условия.

Теоретические и экспериментальные исследования в этой области показывают, что при прогнозировании осадки насыпи следует считаться с техногенной структурой, содержанием защемленного воздуха, различной величиной структурной прочности при сжатии, влиянием скорости отжатия и путями фильтрации рыхло-связанной воды, режимом возведения насыпи и удаленностью от дренирующих грунтов. На основании исследований предложена новая методика оценки величины нагрузки, начиная с которой необходимо считаться с деформациями осадки глинистых грунтов. В

результате расчетов этой величины более точно выделяются зоны, в которых возможно статическое доуплотнение грунта и в которых этого не произойдет. Даны соответствующие формулы.

Для осуществления прогноза хода осадки во времени и с учетом особенностей консолидации глинистых грунтов повышенной влажности составлена система уравнений и даны расчетные зависимости, позволяющие учитывать как внутренние, так и внешние факторы. Эта методика повышает точность конструкции насыпи и дополнительных мероприятий для ускорения

Эмма КУЗАХМЕТОВА,
кандидат технических наук



Об авторе.
Эмма Константиновна КУЗАХМЕТОВА — ведущий научный сотрудник. Более 30 лет после окончания МАДИ работает в СоюздорНИИ, автор более сотни печатных работ, в том числе нормативных документов, обзоров, докладов на конгрессах и конференциях. Специалист в вопросах проектирования и строительства дорог в сложных условиях, геотехнической оценки свойств грунтов.

СЛАГАЕМЫЕ НАДЕЖНОСТИ

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА НАСЫПЕЙ ИЗ МЕСТНЫХ ГЛИНИСТЫХ ГРУНТОВ

ее осадки. Сроки устройства дорожной одежды регламентируются СНиПом исходя из требуемой степени консолидации или допустимой интенсивности осадки слабых грунтов в основании сооружения. Эти критерии и их определение имеют некоторые условности, и для их конкретизации даны уточнения, в том числе применительно к глинистым грунтам в насыпи. При этом предложен новый критерий — предельная осадка за межремонтный срок службы автомобильной дороги, которая должна быть учтена дополнительно к одному из выше указанных регламентов для установления технологического перерыва между окончанием возведения насыпи и устройством дорожной одежды.

Если прогнозируемый технологический перерыв превышает заданный срок строительства, то назначаются мероприятия для ускорения осадки. Основными являются: снижение влажности грунта до отсыпки или в процессе возведения насыпи; изменение расположения нестабильного слоя из глинистых грунтов повышенной влажности по высоте насыпи; уменьшение его толщины; назначение дренирующих слоев или прослоек; двухстадийное строительство дорожной одежды. Для определения необходимой толщины дренирующего слоя разработана специальная методика, которая учитывает фильтрационную способность глинистого грунта.

В результате предлагаемого проектирования, учитывающего наиболее полно особенности исходной структуры, состава, состояния, свойств глинистых грунтов и условий их работы, обеспечивается эксплуатационная надежность и работоспособность всей конструкции, в том числе и дорожной одежды.

За время существования лаборатории укрепления грунтов, в становлении которой большая заслуга принадлежит доктору технических наук В.М.БЕЗРУКУ, разработаны эффективные методы для дорожного и аэродромного строительства с использованием как естественных, так и техногенных грунтов. Значительная часть последних способна выполнять роль вяжущего или активной добавки.

*Сергей ФУРСОВ,
кандидат технических наук*

Об авторе.
Сергей Георгиевич ФУРСОВ — заведующий лабораторией укрепления грунтов. В СоюздорНИИ работает 16 лет и имеет более 25 научных трудов, в основном по проблемам укрепления грунтов и отходов промышленности комплексными вяжущими. Окончил Усть-Каменогорский строительно-дорожный институт и аспирантуру СоюздорНИИ.

В качестве вяжущих или их компонентов рекомендуются следующие неорганические отходы и побочные продукты производства: гранулированные доменные, электротермофосфорные и дисперсные металлургические шлаки; золы уноса; золошлаковые смеси; пыль уноса цементных заводов; нефелиновые и бокситовые шламы и т. д. Традиционные органические вяжущие (битум, эмульсии) дополняются альтернативными, такими как универсины, жидкие сланцевые битумы, высокосмолистые нефти, битумные пасты, каменноугольные и карбамидоформальдегидные смолы.

Для повышения водо- и морозостойкости, деформативности, ускорения процессов укрепления грунтов в СоюздорНИИ разработаны активные и поверхностно-активные вещества, а также требования к ним. Эти требования охватывают весь комплекс, в том числе особые условия: переувлажненные грунты, с пониженными и повышенными температурами, даны рекомендации по обеспечению показателей свойств в соответствии с требованиями стандарта.

Одна из важнейших задач — расширение области использования глинистых грунтов как наиболее распространенных на территории России. С этой целью подготовлены рекомендации по укреплению супесей, суглинков и глин с числом пластичности до 22 существующими дорожными машинами. Предложен эффективный способ применения укрепленных глинистых грунтов путем их гранулирования. Этот метод позволяет использовать глинистые грунты практически с любым числом пластичности, обеспечивая более высокую трещиностойкость и морозостойкость в сравнении с обычными. Доведен до практического внедрения и метод многократного управляемого инъецирования, обеспечивающий закрепление грунтов в труднодоступных для дорожной техники местах без нарушения сплошности массивов.

Объем исследований, проведенных в лаборатории, позволил разработать рекомендации по укреплению органическими, неорганическими и комплексными вяжущими всех типов естественных и техногенных грунтов для различных условий. Но, к сожалению, использование новой технологии в дорожном строительстве не нашло широкого применения, хотя она не требует больших затрат. Почему?

В первую очередь потому, что в дорожно-строительных организациях нет надлежащей грунтосмесительной техники. Как правило, для оснований дорожных одежд используются цементопесчаные смеси, приготовленные с помощью карьерных установок типа ДС-50А.

Их недостаток в том, что они позволяют перемешивать лишь крупнообломочные, песчаные и легкие супесчаные грунты. Основную же часть глинистых материалов обрабатывают передвижные установки, которые, увы, не позволяют добиться необходимого уровня качества (пределы прочности при сжатии и на растяжение при изгибе, коэффициент морозостойкости).

Практически в конструктивный слой дорожной одежды укладываются укрепленные грунты, физико-механические показатели которых не всегда соответствуют расчетным, а значит, и требованиям стандарта. Это обстоятельство является причиной, сдержи-

ПО ПРОЕКТУ И ПО ЖИЗНИ

УКРЕПЛЕННЫЕ ГРУНТЫ ДЛЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

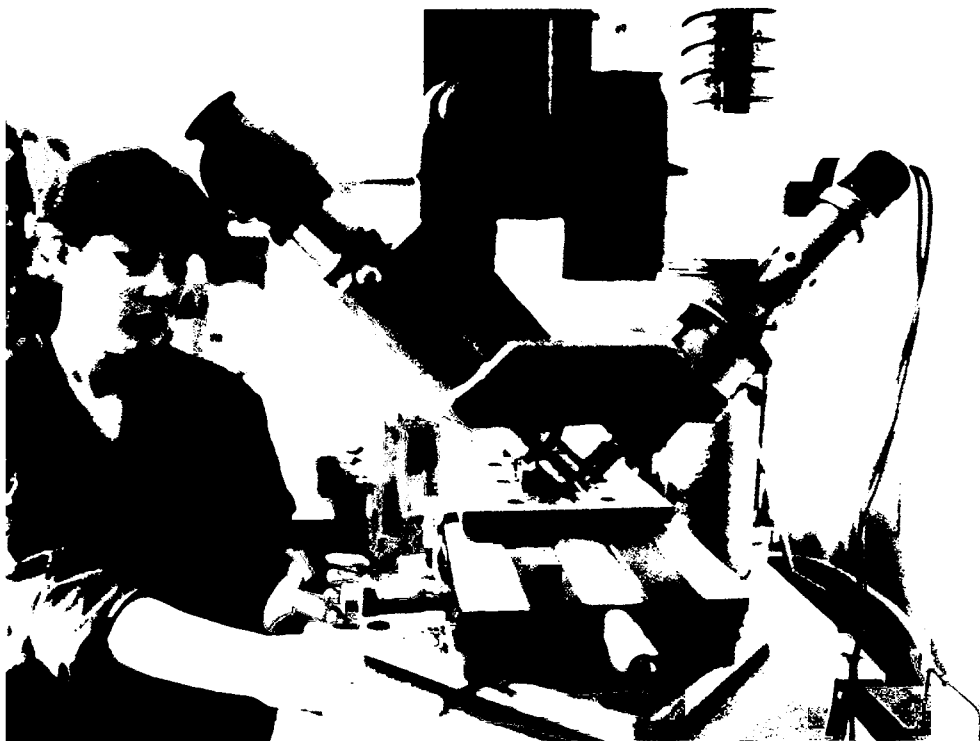
вающей широкое внедрение укрепленных грунтов в дорожном строительстве. Усугубляется положение еще и тем, что коэффициент уплотнения, согласно СНиП, для всех типов грунтов один — более 0,98. При такой плотности некоторые из них по долговечности значительно уступают проектным.

В настоящее время в СоюздорНИИ ведутся работы по совершенствованию норм плотности укрепленных грунтов, что позволит дифференцировать подход к нормированию с учетом различных типов, дорожно-климатических зон и области использования материала. Это обеспечит более качественное устройство конструктивных слоев.

В целом лаборатория укрепления грунтов располагает исследованиями, позволяющими дать исчерпывающий ответ по использованию местных материалов. А совершенствование и разработка новых дорожных грунтосмесительных машин позволит перейти к внедрению экономически более выгодных и экологически более чистых технологий.

Испытание на изгиб образцов, укрепленных вяжущими, на приборе ИП-20.

Определение показателей реологических свойств органических вяжущих материалов.



ИВАН КУЗНЕЦОВ. "ДОРОГА У НАС ОДНА..."



Короткое, но емкое выступление начальника отдела организации движения и дорожной инспекции УГАИ УВД Вологодской области Ивана КУЗНЕЦОВА на VI Всероссийском совещании дорожников не прошло незамеченным. Судя по читательской почте, опыт работы этого подразделения заинтересовал многих.

-И известно, что работа по контролю за сохранностью дорог и дорожных сооружений, являющаяся важной составляющей обеспечения безопасности движения, в госавтоинспекции велась довольно слабо, — рассказывает майор И. Кузнецов. — Об этом красноречиво свидетельствовала неутешительная статистика ДТП по причине неудовлетворительного состояния автодорог. И хотя начальники областных управлений либо отделов ГАИ имели возможность развивать и нашу службу, считали более важным увеличивать численность инспекторов ДПС, работающих непосредственно по надзору за движением автотранспорта.

Таким образом, к середине 80-х годов, началу моей службы в госавтоинспекции, инспекторы дорожного надзора были только при столичных, областных ГАИ и, в лучшем случае, по одному сотруднику — в крупных городах. Во всех же остальных госавтоинспекциях эта важная работа возлагалась "в нагрузку" на сотрудников других служб.

Впрочем, заметил И. Кузнецов, и в дорожном комплексе были свои проблемы. К примеру, в систему автодорог входили, как правило, и строительные, и ремонтные, и эксплуатационные организации. Так что заинтересованность в охране дорог и у них была минимальной. О налаживании же более тесного взаимодействия между ГАИ и дорожниками и вовсе не шло речи.

Одним словом, формирование службы организации движения и дорожной инспекции как самостоятельного структурного подразделения проходило отнюдь не легко. Сама идея вроде бы никем не отвергалась, но сколько времени и сил было потрачено на то, чтобы убедить отдельных хозяев высоких кабинетов в необходимости принятия такого решения.



Начальник отдела ОД и ДИ Иван Кузнецов (в центре) и старший госавтоинспектор Вашиинского РУВД Александр Сушпленин (слева) обследуют один из участков дороги, ведущей на Вытегру.

Здесь, на 184-м км дороги Вологда—Вытегра минувшей зимой произошло столкновение автомобилей ГАЗ-53 и ВАЗ-2106.

И хотя один из водителей в момент ДТП был в нетрезвом состоянии, по представлению отдела ОД и ДИ было принято решение срезать бугор, закрывающий обзор водителю на повороте.

Старший автоинспектор Кирилловского РУВД капитан милиции Александр Фомичев — один из лучших специалистов в отделе организации движения и дорожной инспекции.



Лед тронулся в 1992 г., когда постановлением главы администрации Вологодской области было проведено реформирование дорожного комплекса и образован Территориальный дорожный комитет. Именно в лице руководителей ТДК — председателя комитета Валерия Ноздрачева и его заместителя Валерия Стоумова — идея И. Кузнецова о создании при областной го-инспекции самостоятельной службы ОД и ДИ нашла не только понимание, но и полную поддержку. Ведь и в ТДК прекрасно понимали, что содержать дорогу в безопасном состоянии не менее важно, чем ее построить.

— В России, к сожалению, до сих пор нет ни устава (как в ряде других стран), ни закона об автомобильных дорогах, — продолжает майор Кузнецов. — Чтобы хоть как-то ликвидировать этот пробел, совместно с ТДК нами было разработано и депутатами местного уровня в том же 1992 г. утверждено “Положение об автомобильных дорогах и дорожных сооружениях на территории Вологодской области”, направленное на поддержание автодорог в безопасном для движения транспорта состоянии, пресечение нарушений со стороны пользователей.

Но для того, чтобы этот важный документ заработал, необходимо было провести реформирование и самой службы ГАИ. По словам И. Кузнецова, вначале была идея создать дополнительные структурные подразделения на основных, бывших республиканских дорогах. Затем планировалось заключить с ТДК двусторонний договор о введении дополнительных должностей инженеров дорожного надзора. Но ни один из этих вариантов не был принят, так как не решал проблемы в целом.

И вот наконец 30 декабря 1993 г. глава администрации области подписал постановление о создании службы организации движения и дорожной инспекции как самостоятельного структурного подразделения ГАИ УВД. Источником ее финансового обеспечения был определен Дорожный фонд, а порядок взаимодействия ТДК и УВД в рамках постановления подкреплен двусторонним договором.

Вполне естественно, что для нормального функционирования новой службы потребовалось обеспечить ее автотранспортом, средствами связи, компьютерной техникой. Эти вопросы решаются как за счет средств Дорожного фонда, так и ГАИ. При этом важно отметить, что имущество, приобретаемое за счет средств территориального дорожного фонда, является областной собственностью и не может использоваться на цели, не связанные с деятельностью службы.

Кроме того, подчеркнул майор Кузнецов, финансовой зависимости на уровне районов и городов у сотрудников службы нет, так как необходимые средства направляются централизованно через УВД области, с которым рассчитывается Территориальный дорожный комитет.

На момент заключения договора с ТДК в службе ОД и ДИ области по штату было 17 сотрудников. За счет дорожного комитета введено еще дополнительно 34 единицы.

Следующим этапом в развитии службы организации движения и дорожной инспекции в области стало создание строевых подразделений по охране дорог и дорожных сооружений — первоначально при областном ГАИ, а в дальнейшем на дорогах, связывающих Вологду с районными центрами. А год назад в штат УГАИ введены еще 32 сотрудника и организован взвод по охране дорог и дорожных сооружений, в основном в сельских районах области.

По планам-графикам, утверждаемым начальником УГАИ и согласованным с ТДК, сотрудники взвода выезжают в командировки для инспектирования дорог районов области. Основная задача, которая ставится сотруд-

никам, — выявление нарушений, связанных с повреждением дорог и дорожных сооружений пользователями, и одновременно проведение раз-яснительной работы с населением по бережному отношению к дорогам.

— Иван Иванович, не могли бы вы более подробно рассказать о функциях вашего подразделения?

— Они четко регламентированы Положением о службе ОД и ДИ, разработанным совместно с Территориальным дорожным комитетом и утвержденным главой администрации области. Прежде всего это осуществление государственного контроля за соблюдением предприятиями, организациями, должностными лицами и гражданами вышеупомянутого Положения об автомобильных дорогах и дорожных сооружениях в части их сохранности и обеспечения безопасности движения.

В наши обязанности в частности входит оперативное выявление виновных в повреждении и загрязнении дорожного полотна, знаков, автобусных павильонов, нарушителей инструкций по перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, Правил дорожного движения и, что вполне логично, применение к ним административных санкций. К примеру, за умышленное загрязнение отверстий мостов, труб, водоотводных канав и дренажных устройств, свалку мусора в пределах полосы отвода, а также провоз без соответствующего укрытия или упаковки грузов, засоряющих дорогу, полосу отвода и проезжую часть, размер штрафа, налагаемого на должностных лиц, граждан, водителей транспортных средств, составляет до 1/2 минимального размера оплаты труда. А за нарушение сроков и технических условий, установленных владельцем дорог при производстве строительных и ремонтных работ, — до 1/10 размера минимальной оплаты труда.

Только в первом квартале с. г. инспекторами возглавляемой майором Кузнецовым немногочисленной службы было обследовано 801 км федеральных, 1017,5 км областных и 1190 ведомственных дорог, 608 мостов и путепроводов, 77 переездов... Привлечены к административной ответственности 92 должностных лица и 109 граждан.

— Главным же результатом этой повседневной кропотливой работы стало снижение ДТП по причине неудовлетворительных дорожных условий — со 150 в 1994 г. до 102 в 1995-м, — говорит И. Кузнецов. — За этими сухими цифрами стоят спасенные жизни десятков людей. Поэтому порой бывает обидно, когда кто-то пытается заподозрить нас в недостаточной объективности оценки дорожных условий в местах ДТП. Но ведь именно отражение реальной картины каждого из происшествий является основой нашей работы. Не случайно, по совместному решению областной госавтоинспекции и ТДК, в разборе причин любого ДТП участвуют все заинтересованные организации. Скажу больше, тесное взаимодействие с дорожниками позволило снизить количество повреждений, а в ряде районов, где функционируют дорожно-эксплуатационные управления, полностью их исключить.

Говоря о перспективах развития службы, майор Кузнецов отметил, что в этом направлении сделан очень важный, но пока первый шаг. По его мнению, на федеральном уровне следует еще вернуться к вопросу о создании дорожной милиции (полиции), что позволило бы более эффективно решать вопросы охраны дорог.

Когда номер готовился к печати, поступило сообщение, что приказом министра внутренних дел Российской Федерации начальнику отдела организации движения и дорожной инспекции, почетному дорожнику Ивану Кузнецову присвоено очередное звание — подполковник милиции.

ОТ
“БАРАНКИ”
ДО
ОФИСА...

Много записей в трудовой книжке Александра Вениаминовича Хрушкова, но вся его трудовая деятельность проходит на одном предприятии. Шофер, электрик, мастер, прораб и, наконец, начальник ДРСУ-6 в городе Кадникове Вологодской области.

Отличное знание тонкостей всех дорожных профессий помогает ему содержать предприятие в образцовом порядке. За последние годы построены добротные ремонтные боксы, теплые гаражи, пущен современный асфальтобетонный завод. И как результат — всегда с хорошим качеством и оперативно выполняются ремонтные и строительные работы на участке Северо-Западной автомобильной дороги и других объектах ДРСУ-6.



— ТЕРПЕНИЕ ПАТРИОНАЛЬНАЯ ЧЕРТА?

Валентина ЛИТВИНЕНКО,
Михаил и Ладислава
ТУЖИКОВЫ

ПАРАДОКСЫ "ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА"

Дорога на Ярославль знаменита истинно русскими пейзажами. Они как бы исподволь готовят вам встречу со старинными городами, входящими в "Золотое кольцо" — Переславль-Залесским, Ростовом Великим, Угличем..., настраивают на майорный лад, рождают убеждение, что здесь живут и трудятся добрые, сильные русские люди.

центров. Отсюда низкие заработки и прибыль. Семья работника средней квалификации имеет совокупный доход 815 тыс. рублей в месяц. Правда, угличское ДСУ — коммерческое предприятие, поэтому здесь не получают ни надбавки за выслугу лет, ни премии. Небольшую бавку к заработной плате составляют лишь тати на детей (от 40 до 80 тыс. рублей).

Семьи угличских дорожников, в отличие от гаврило-ямских, увы, не позаботились о сбережениях, и у всех семей в графе "доходы от вкладов" стоит прочерк. Зато угличане больше уделяют внимания дачам и огородам и имеют за счет этого существенную прибавку к столу. Хлеба и хлебопродуктов они потребляют лишь на 20 процентов выше нормы, картофеля — благо своей — 180 процентов от нормы. Овощей и фруктов — почти половину от нормы, сахара — 65, яиц — 72, мяса и мясопродуктов — 33 процента от нормы. 90 процентов всех средств угличан уходит на питание.

Совокупный месячный расход семьи составляет 867 тыс. рублей, что на 52 тыс. рублей превышает доходы. Это заставляет продать небольшие сбережения и запасы, сделанные ранее.

В Ярославском управлении дорогами были опрошены 28 человек. Зарплата и доходы работников управления существенно колеблются:

первая группа (заработок от 1 до 2 млн рублей)	— 27 процентов семей;
вторая (от 2 до 4 млн рублей)	— 42;
третья (более 4 млн рублей)	— 31.

Можно предположить, что чем выше доход семьи, тем меньше интерес к подсобному хозяйству. Однако выяснилось, что в семьях 3-й группы ежегодный доход от приусадебного участка составляет 4—4,5 млн рублей. Тогда как в семьях 1-й группы эти доходы составляют примерно 2 млн рублей. Собственные оценки значимости приусадебного участка и доходов с него весьма разнятся. В Угличе и Гавриловом Яме в основном считают, что он играет существенную роль в семейном бюджете, в Ярославле не придают этому большого значения.

Наиболее существенной оказывается разница между двумя группами семей при анализе их расходов. Почти все тратят примерно одинаковые суммы (500—600 тыс.) на питание, причем некоторые считают, что есть резервы для их сокращения. Но ярославцы расходуют денег в 2 раза больше на фрукты и мясо и на 40—50 процентов больше на хлеб и картофель.

Итак, можно сделать (весьма условный и предварительный) вывод: заработок и доход семьи у основной части дорожников не удовлетворяют насущных материальных и духовных потребностей. В потреблении продуктов питания начинают доминировать хлеб и картофель, бытовые услуги ограничены, а ценности культуры недоступны. В целом дорожники живут сегодня хуже, их благополучие зависит от поступления налогов, а поскольку эти поступления срываются, возникает цепочка проблем: нет денег, работы, перспектив...

А люди работают. Живет дорога, едут туристы, любуются красотами "Золотого кольца". И многим невдомек, что золотым оно стало благодаря людям — трудолюбивым, сильным и терпеливым. Только это терпение не нужно испытывать слишком долго.

Ярославская
область

Первая же встреча с работниками дорожного ремонтно-строительного предприятия (ДРСР) города Гаврилов Ям Ярославской области подтверждает это. 120 человек днем и ночью следят, берегут и поддерживают в рабочем состоянии 170 км дорог по сути бесплатно. Из обещанных и необходимых для жизни предприятия 2 млрд рублей ничего не получили, а наработали уже на 700 млн. Руководству ДРСР приходится выкручиваться, чтобы наскрести денег хотя бы на зарплату: 190 тыс. рублей — рабочему 1-го разряда, 290 тыс. рублей — 6-го разряда. И вот что удивительно: начался наш разговор не с жалоб, а с... достижений.

Жильем здесь обеспечены 116 человек, рядом расположен автодорожный дом отдыха "Сосновый бор", куда едут отдыхать со всей области и даже из Москвы, дети дорожников идут по стопам родителей. При этом молчаливый дорожный мастер даже похвалился: "Кинотеатра или Дома культуры у нас, извините, нет. Зато есть ресторан!"

Ресторан — это хорошо, только вот не по карману он дорожникам. И это стало ясно сразу же, как только мы перешли к заполнению опросных листов, позволяющих оценить бюджет семьи.

Средний ежемесячный доход семьи составляет 955 тыс. рублей: заработная плата — 72 процента, дотации — 16, доходы по вкладам — 12.

Причем в некоторых семьях доходы по вкладам составляют третью часть всех доходов. Это новое явление, правда, встречается оно в семьях дорожников Углича и Ярославля не часто.

Вторую и весьма существенную прибавку к семейному бюджету составил доход от дачи или огорода, что в расчете на месяц колеблется от 17 до 29 процентов от всех денежных средств семьи. Сюда же приплюсуем сбор грибов, ягод, хотя они составляют малую величину (только одна семья собрала 10 кг грибов), что может не приниматься в расчет. Кстати, в ходе опроса случился курьез. В анкете, разработанной столичными специалистами, в раздел доходов была включена... охота, так как предполагалось, что лесная дичь тоже укрепляет семейный бюджет. Большинство дорожников считает иначе:

— Какая же это статья дохода? Патроны купить надо? Надо. А лицензию? А спиртное? Нет, охота — это сплошные расходы...

В семьях Гаврило-Ямского ДРСР доминируют расходы на питание, что составляет 87 процентов. При таком значительном их удельном весе в ходу хлеб и картофель:

хлеб и хлебопродукты — 171 процент от рациональной нормы; картофель — 126;

Яйца и сахар, по которым в 1980 г. россияне были близки к рациональной норме потребления, опустились соответственно до 72 и 51 процента от нормы.

Потребление других видов продуктов составляет:
молоко и молочные продукты — 30 процентов от нормы;
мясо и мясные продукты — 33;
овощи — 72;
фрукты и ягоды — 39.
Близким к норме является потребление рыбы — 96 процентов.

Если рассматривать общую картину потребления продуктов питания, то здесь наблюдается уровень начала 70-х годов, а по отдельным продуктам (мясо, молоко) — 50-х годов.

В прежние десятилетия потребление сдерживалось низким предложением, сегодня — низким уровнем платежеспособности.

Большой удельный вес расходов на питание ведет к ограничению в удовлетворении других потребностей: в одежде, обуви, предметах быта, мебели (только одна из всех опрошенных семей купала мебель). Только в одной из четырех семей в этом году взрослым купали куртки и ботинки. Ни одна семья не приобрела телевизор, холодильник, стереосистему — все это куплено 5—10 лет назад. Услугами прачечной и ателье воспользовалась лишь одна семья, доход которой на 40 процентов выше среднего.

Примечательно, что за минувший год три семьи из четырех были в театре, что свидетельствует о прекрасных традициях Ярославля, труппы которого часто выезжают на гастроли в города области. Книги в семье покупают от случая к случаю, выписывают в основном местные газеты.

Все семьи (кроме одной) раз в месяц ходят в гости и принимают гостей у себя. В половине семей потребляются крепкие спиртные напитки.

Расходы и доходы практически равны. За последний год ни одна семья не сделала сбережений.

ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

В Угличе мы побывали в ДСУ, которое в течение 10—15 лет способно заасфальтировать дороги всей Ярославской области. Но оно обеспечено заказами только на 25 про-

**ВНИМАНИЮ
РУКОВОДИТЕЛЕЙ
ПРЕДПРИЯТИЙ
И ПРОСОЮЗНЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ**

ЕДИНСТВЕННЫЙ В МИРЕ САНАТОРИЙ,

в котором все водные процедуры выполняются уникального состава горячей радоновой водой;

в котором 10 минут нахождения в радоновом параэмантории заменят 10 посещений любой сауны;

в котором через 2—3 недели вы забудете о ревматизме, остеохондрозе, полиартрите, заболеваниях органов дыхания, сердечно-сосудистой системы, гинекологических, и почечных;

в котором горячая радоновая вода течет из крана в каждом номере;

в котором из крана холодной воды течет чистейшая ключевая вода;

в котором вы поймете, что в мире нет равных бывшему Всесоюзному курорту Ходжа-Обигарм, расположенному в сорока километрах севернее Душанбе, в абсолютно безопасном живописнейшем Варзобском ущелье — на высоте около двух тысяч метров, между двумя горными потоками, рядом с несущими прохладу ледниками и заснеженными вершинами.

Вот только одно из свидетельств побывавших там москвичей.

“Ежедневные стрессы, физические перегрузки, информационный шквал и прочие “прелести” цивилизации вызвали у меня сердечную аритмию, головные боли, остеохондроз и судороги икр во время сна.

Мануальщики, экстрасенсы и гомеопаты лишь на время снимали болезненные ощущения. И вот по чистой случайности я оказался в санатории Ходжа-Обигарм, о котором слыхом не слыхивал. Отдыхающие в нем рассказывали чудеса о местном радоне, а я лишь скептически посмеивался про себя: реклама — двигатель торговли. Но как дисциплинированный пациент честно принял весь комплекс процедур. И ... чудо свершилось — я (совершенно незаметно для себя) перестал ощущать судороги, нормально сплю, могу часами сидеть за рулем, поскольку спина не ноет, да и сердце не беспокоит. Буду рекомендовать всем родственникам и знакомым лечиться только в Ходжа-Обигарме.

*Михаил ТУЖИКОВ,
Капитан 1 ранга в отставке
июль 1996 г.”*

Отзывов, подобных присланному бывшим старшим помощником капитана атомной подводной лодки “Комсомолец”, у нас немало.

Оптимисты, которые позвонят нам, узнают: что стоимость путевки с лечением на 24 дня (вместе с дорогой от Москвы в оба конца) равна цене путевки в подмосковный дом отдыха без лечения — 3,5 млн. руб.; что на одну путевку могут поехать 2—4 лица при соответствующем сокращении сроков лечения; что число путевок весьма ограничено; что заезды начнутся с 1 августа с.г. и будут только групповыми с сопровождением до самого санатория.

**Наш тел. (095) 284-38-38;
т/ф (095) 284-31-89.
Москва, ул. Щепкина, 11
Издательство
“Дороги”**

ПРЕМИЯ ЗА ВВОД

— Коллектив нашего дорожно-строительного управления с большим вниманием читает журнал "Автомобильные дороги", который стал давать много ценной информации о событиях, происходящих в дорожной отрасли. Интересуют нас и консультации специалистов.

Мы просим ответить на наши вопросы. Существует ли сейчас такое понятие, как "премия за ввод"? А если да, то какими налогами она облагается?

Заказчик не против платить премию за ввод, но, как нам объяснили налоговики, с нее будут брать налоги на прибыль (35 процентов) и на превышение зарплаты (35 процентов). Вот и получается, что 70 процентов премии уйдет на выплату налогов. Зачем такая премия?

(В. Куропаткин, генеральный директор Прокопьевского специализированного дорожно-строительного управления, Кемеровская обл.).

— Вопросы интересные. И не вы первый их задаете. Поэтому ответы на них, думаю, заинтересуют многих дорожников.

Итак, премия за ввод установлена в целях стимулирования работников дорожных и проектных организаций, заказчиков и прочих предприятий, участвующих в строительстве автомобильных дорог (участков), мостов и других объектов, за обеспечение своевременного ввода в действие объектов строительства.

Прежде всего эта премия в отличие от других гарантирована к выплате, если объект введен в установленный срок или досрочно и с соблюдением всех строительных норм и правил.

Поэтому средства на премирование за ввод объектов в действие предусматриваются в сметах на строительство (реконструкцию) отдельной строкой и не могут быть использованы заказчиком на другие цели (п.2.1. Порядка образования и расходования средств на премирование за ввод в действие производственных мощностей и объектов строительства, утвержденного постановлением Госкомтруда СССР, Госстроя СССР и Президиума ВЦСПС от 23 ноября 1989 г. № 372/151/П-12).

Размер средств на премирование устанавливается в процентах от сметной стоимости выполненных строительно-монтажных работ при вводе автомобильных дорог, включая весь комплекс зданий и сооружений на них, — 1,62 (письмо Минтруда СССР и Госстроя СССР от 10 октября 1991 г. № 1336-ВК/1-Д).

Это базисный размер премии. Однако заказчик и подрядчик вправе в заключаемом договоре определить условия выплаты подрядчику дополнительной, сверх предусмотренной в базисной цене премии за ввод, надбавки за ввод объекта или, наоборот, установить порядок удержания с под-

Для нашей традиционной рубрики под редакцией начальника отдела юридического обеспечения Федеральной автомобильно-дорожной службы России Шамиля ЕНИКЕЕВА мы подобрали только три письма. Но они весьма актуальны. На вопросы читателей отвечает советник юридического отдела ФАДС Юрий БУДАНОВ.

рядчика согласованной в договоре суммы за нарушение этих условий (письмо Минтруда РФ и Министерства архитектуры, строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 12 августа 1992 г. № 1636-РБ и № 7-26/149).

Премия за ввод, перечисленная подрядной дорожной организации и выплаченная работникам, не образует прибыли. Поэтому она не может облагаться налогом на прибыль.

Что касается уплаты дорожной организацией в бюджет налога с суммы заработной платы, превышающей ее нормированную величину, то по сложившейся практике до 1 января 1996 г. эту сумму компенсировал подрядчику заказчик на основе договора, оговаривая эти условия при определении договорной цены.

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 25 апреля 1995 г. № 64-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Закон РФ "О налоге на прибыль предприятий и организаций" с 1 января 1996 г. отменен ранее действовавший порядок уплаты в бюджет налога с суммы заработной платы (в том числе и премии за ввод), превышающей ее нормированную величину.

О КЛАССИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Отдел юридического обеспечения Федерального дорожного департамента сообщает, что согласно изменениям, внесенным постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.94 № 1428 в постановление Правительства РСФСР от 24.12.91 № 61 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации" к автомобильным дорогам общего пользования относятся внегородские автомобильные дороги, которые являются государственной собственностью Российской Федерации и подразделяются на:

дороги общего пользования, являющиеся федеральной собственностью, — федеральные дороги;
дороги субъектов Российской Федерации, относящиеся соответственно к собственности субъектов Российской Федерации.

Пересмотр показателей отнесения автомобильных дорог к дорогам общего пользования, являющимся собственностью субъектов Российской Федерации, а также утверждение перечней этих дорог осуществляется в порядке, определяемом органами государственной власти субъектов Российской Федерации.

Более глубоко все эти вопросы освещены в Типовых методических рекомендациях о планировании и учете себестоимости строительных работ, утвержденных Минстроем РФ 4 декабря 1995 г. № БЕ-11-260/7 по согласованию с Минэкономикой и Минфином РФ.

В то же время премия за ввод включает состав фонда заработной платы дорожной организации (пункт 7.4 Инструкции о составе фонда заработной платы и выплат социального характера, утвержденной постановлением Госкомстата РФ от 17 июля 1995 г. № 89), с которой взимаются страховые взносы. Эта премия включается в средний заработок работника (при уходе в отпуск, на пенсию и в других случаях) и с нее работники, получившие эту премию, платят государству только один налог — подоходный и в размере, установленном Законом РСФСР от 7 декабря 1991 г. № 1998-1 "О подоходном налоге с физических лиц" (с учетом последующих изменений и дополнений).

ОТПУСК

— В мае я пошел в отпуск. Однако отпускные деньги мне начислили только из заработка за последние три месяца, когда не было работы и заработок был низким. А 9 месяцев с высоким заработком не взяли в расчет, как будто я и не работал. (А. Филиппов, Алтайский край).

— Действительно, такой порядок исчисления среднемесячного заработка перед уходом в отпуск установлен постановлением Минтруда России от 15.02.96 № 10. Однако этот же документ предусматривает исчисление среднего заработка за отпуск и за 12 календарных месяцев — с учетом специфики работы предприятий отрасли.

Поэтому Федеральный дорожный департамент обратился в Минтруд РФ с просьбой распространить этот порядок на дорожные организации. Министерство труда России, учитывая специфику работы дорожной отрасли, дало соответствующее согласие и поручило департаменту определить перечень организаций, предприятий и учреждений, где будет применяться этот порядок (№ 789-РБ от 18.04.96).

Департамент утвердил такой перечень и разослал его территориальным дорожным органам, федеральным дирекциям автомобильных дорог, автодорогам, предприятиям дорожного хозяйства (№ ВП-12/338 от 07.05.96). В этот перечень включено 136 организаций, предприятий, учреждений, в том числе и Алтайавтодор. Поэтому ваша средняя заработная плата за отпуск в мае этого года должна быть исчислена за 12 календарных месяцев, предшествующих отпуску.

— Я работаю оператором производственной котельной, по 12-часовому графику. Пошел в отпуск. Мне показалось, что начислили мало. Выяснилось: расчет сделан исходя из среднего заработка. Помоему, тут ошибка. (В. Иванов, Красноярский край).

— В соответствии с вышеупомянутым постановлением Минтруда РФ № 10 от 15.02.96 "Об утверждении порядка исчисления среднего заработка в 1996 году" расчет оплаты отпуска исходя из среднегодневного заработка производится работникам, которые постоянно работают нормальной продолжительностью рабочего времени. Для работников, в отношении которых применяется суммированный учет рабочего времени, используется среднечасовой заработок. Учитывая, что производственная котельная по характеру своей деятельности — это не-

прерывное производство, где операторам нельзя установить рабочий день нормальной продолжительности, то она согласно статье 52 КЗоТа РФ может быть отнесена администрацией предприятия по согласованию с комитетом профсоюза к производствам, на которых ведется суммированный учет рабочего времени.

В этом случае вначале определяется средний часовой заработок путем деления суммы начисленной заработной платы в расчетном периоде (за 12 месяцев) на количество рабочих часов в этом периоде исходя из средне-

дневного количества рабочих часов в 1996 г. 167,4 или годовой нормы рабочего времени 2009 часов (при 40-часовой рабочей неделе). Затем среднечасовой заработок умножается на количество рабочих часов, подлежащих оплате за период отпуска, и таким образом получается сумма оплаты за отпуск.

Расчетный период принимается с 1-го по 1-е число. Например, если работник пошел в отпуск с 10 мая 1996 г., то за 12 месяцев в расчет берется заработок с 1 мая 1995 г. по 1 мая 1996 г.



-В

ладикавказский филиал Росдорбанка был создан в сентябре 1993 г. с целью улучшения кредитно-расчетного обслуживания организаций дорожной отрасли Республики Северная Осетия, развития вкладных операций населения. Открытие нашего филиала позволило ускорить и упростить проведение расчетов прежде всего Республиканского дорожного департамента РСО-Алания. До этого подразделения РДД обслуживались в разных отделениях Агропромбанка и Кредитпромбанка, испытывая при этом трудности в получении наличных денег на зарплату, нередкими были и задержки безналичных расчетов.

В настоящее время наряду с 13 подразделениями Республиканского дорожного департамента и счетов внебюджетного территориального дорожного фонда в нашем филиале обслуживаются 10 госпредприятий, 80 акционерных обществ и товариществ, 20 частных фирм, 15 общественных организаций.

Большая заслуга в создании и развитии филиала принадлежит генеральному директору Республиканского дорожного департамента "Севосетинавтодор", депутату парламента РСО-Алания, заслуженному строителю Российской Федерации Хасану Албегонову. Благодаря его усилиям решением парламента РСО-Алания территориальный дорожный фонд республики не был консолидирован в республиканский бюджет, что позволило дорожникам Осетии финансироваться напрямую из территориального дорожного фонда.

В 1995 г. Владикавказским филиалом расчеты с дорожниками велись день в день, а дотации, выделяемые из Федерального дорожного департамента, зачислялись на счета РДД "Севосетинавтодор" на следующий день после отправки из Москвы. Все это способствовало ускоренному обращению средств дорожного департамента и позволило только в минувшем году сэкономить 2 млрд рублей.

Кредитные операции нами осуществляются за счет привлеченных депозитов от юридических и физических лиц, а также кредитных ресурсов, выделенных Росдорбан-

Стремясь к расширению сферы своей деятельности, Акционерный коммерческий Росдорбанк открывает все новые филиалы в различных уголках нашей страны. Об опыте работы Владикавказского филиала рассказывает его директор Феликс МАРЗОВЕ:

ком. В 1995 г. 61 процент из общей суммы кредитных вложений приходился на предприятия ГП "Севосетинавтодор", которые пользуются правом первоочередного получения кредитов.

В течение двух последних лет Владикавказским отделением был обеспечен высокий уровень возвратности выданных ссуд, о чем свидетельствует отсутствие задолженности по просроченным ссудам. Доходы же от кредитных операций в 1994 г. составили одну треть от общей суммы доходов банка.

О надежности нашего банка говорит и тот факт, что свои обязательства по вкладам населения мы выполняем полностью и своевременно. Даже после значительного снижения процентных ставок по вкладам (со 100 процентов годовых на 1.01.96 до 45 процентов годовых на 1.05.96) наибольшая часть вкладчиков продолжила договорные отношения с банком на новых условиях.

В мае 1995 г. нашим клиентам был предложен новый вид услуг — платежи в Москву и столичную область через корреспондентские счета Владикавказского филиала в головном банке. Благодаря применению современной связи с Росдорбанком по системе "Банк — клиент" расчеты ускорились в 3—4 раза. За истекший период на этот новый вид услуг уже заключен ряд договоров, в том числе с Республиканским дорожным департаментом.

С мая 1994 г. мы осуществляем операции с наличной иностранной валютой. Если в первый месяц работы было продано населению 12 тыс. долларов США, то в декабре 1994 г., когда был открыт обменный пункт в центре города, объем валютно-обменных операций возрос до 270 тыс. долларов. Кроме того, благодаря осуществлению платежей юридических лиц в инвалюте через корсчет в головном банке удельный вес доходов от валютных операций в общем объеме доходов увеличивается с 20 процентов в 1994 г. до 54 процентов в 1995 г.

Помимо чисто коммерческой, мы активно занимаемся благотворительной деятельностью — оказываем помощь детским домам, организациям ветеранов, медицинским учреждениям, а также спортивным организациям.

КРЕДИТ

В рамках кредита Всемирного банка на проведение работ по улучшению и ремонту главных магистралей был создан орган по строительным работам — «Доринвест». Тогда же Федеральный дорожный департамент вместе со специалистами Всемирного банка определил магистраль, подлежащие ремонту на первой стадии. Среди них — «Беларусь» (Москва—Минск), «Крым» (Москва—Харьков), «Дон» (Москва—Ростов-на-Дону), «Урал» (Москва—Самара), «Холмогоры» (Москва—Вологда—Архангельск), «Россия» (Москва—Санкт-Петербург), «Скандинавия» (Санкт-Петербург—Ваалимаа).

Для этих дорог были разработаны специальные планы по ремонту, определены консультанты, в первую очередь из представителей совместных предприятий и ведущих в этой области фирм. Первые предложения по проектам ремонта дорог поступили весной 1994 г., а первые консультанты были определены в августе того же года. Практическое проектирование началось в октябре, когда были утверждены конкретные участки дорог на магистралях «Россия» и «Скандинавия».

Подряды по итогам организованного летом 1995 г. тендера достались Тосненскому ДРСУ, АО «Лемминкяйнен», «Тодини» (Италия), Волгодорстрой, «Элсамекс» (Испания), Дорстрой-проект и «Интербетони» (Финляндия). «Лемминкяйнен» и «Интербетони» выступали в качестве субподрядчиков. Пилотным проектом явился ремонт участка дороги «Крым».

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ДОРОГ

К началу проектирования консультанты подготовили специальные рапорты. Для определения состояния дороги и необходимости ее ремонта было проведено исследование измерительным прибором (RSM) во время проезда от финляндской границы до Московской кольцевой дороги (МКАД), от Москвы до Ростова-на-Дону, и от Московской кольцевой до Вологды. Всего измерительной машиной Государственного технического исследовательского центра было обследовано около 3000 км. Выявлены следующие характеристики: ровность в продольном направлении, величина IRI, глубина колеи, геометрия дороги, шероховатость поверхности, поврежденность.

Цель измерений — найти участки дорог, испытывающие наибольшую необходимость в ремонте. При выборе учитывалось количество транспорта и другие критерии, рекомендованные Всемирным банком.

На графике представлен результат измерений ровности и повреждений на дороге «Россия» с 78-го по 82-й км. В качестве измерителя ровности был использован кодовый номер IRI, который характеризует комфортабельность проезда. Величину IRI можно получить для каждого 100-метрового участка. В геометрии дороги измерялись продольный и боковой уклоны. Велась инвентаризация различных типов повреждений (трещины, выбоины и т. п.).

На основе измерений и экономического анализа в январе 1995 г. были подготовлены соответствующие документы, в течение зимы проведены нивелирование, исследования качества и структуры покрытий и несущих конструкций, выполнены расчеты по несущей способности дороги. Объектом ремонта стали также участки, на которых дороге необходимо расширить. Здесь проведено точное нивелирование, другие необходимые мероприятия.

ПЛАНЫ И ПРОЕКТЫ

Рабочие описания основываются на модели, разработанной Дорожным управлением США, которая использовалась в пилотном проекте. Они дополнены американским консультантом с учетом требований международного тендера. Основная часть этих требований базируется на российских нормах ГОСТов и СНИПов. Использование других международных норм возможно, если они гарантируют уровень качества не ниже российского. Группы по проектированию использовали общие рабочие описания с некоторыми уточнениями. Так, финские проектировщики дополнили требования ГОСТа для битума и минеральных материалов.

Документы по проектированию были выполнены в масштабе 1:2000. Там указывались способы ремонта покрытия, осушения, обозначения полос, дорожные знаки и указатели, автобусные остановки, территории парковок, станции техобслуживания и перекрестки. В населенных пунктах предусматривались переходы, пешеходные дорожки, светофоры, краевое мощение и проверочные колодцы канализации. Работы осуществлялись в рамках определенного «Доринвестом» графика с тем, чтобы основную часть проектирования подготовить к июню 1995 г. Несмотря на дефицит времени, специалисты справились с заданием.

Из проекта, о котором идет речь, исключены мосты. На их ремонт предусмотрен отдельный кредит Всемирного банка. Дорожное управление Финляндии в 1995 г. выделило деньги, а фирма «Финнроуд» подготовила необходимую документацию для ремонта двух мостов на дороге «Россия».

НАДЗОР ЗА СТРОИТЕЛЬСТВОМ

Группы консультантов начали эту работу еще в августе 1995 г., хотя большинство под-

НОВИНКИ

ТЕХНОЛОГИИ

ПЕРЕДАЧА ТЕХНОЛОГИИ

рядов рассчитано на 1996 г., а некоторые и на 1997-й. "Доринвест" одновременно ведет свыше 20 строительных подрядов, у него десятки поручений по проектированию, снабжению и обучению. В организации эффективного контроля за ходом строительства главная роль отводится консультантам, как представителям застройщика и местных дорожных органов.

Организация надзора такова. Каждая группа консультантов имеет генерального инженера-наблюдателя, его помощника, проектировщиков, в число которых входят различные специалисты, в том числе чертежники и операторы САД. Для российских специалистов предусмотрено обучение, включающее в себя поездки в Финляндию на практику. Во время этих поездок россияне знакомятся с организацией контроля за качеством работ, принимают участие в рабочих совещаниях.

Условие эффективного труда — грамотное использование рабочего времени. Каждый работник учитывается по этому пункту (оплачиваются только выполненные объемы), а сам консультант готовит соответствующие отчеты ежемесячно или ежеквартально. Причем рапорты должны быть точными, короткими и ясными, ведь только при этом можно избежать лишних недоразумений или предупредить их.

Технология может включать в себя широкий круг понятий, начиная с проектирования и кончая оборудованием для содержания дорог. В Финляндии разработана и действует эффективная система проектирования, строительства и содержания дорог, в которой Министерство транспорта отвечает за политику отрасли, Дорожное управление — за развитие и поддержание в порядке дорожной сети, местные дорожные структуры занимаются строительством и надзором, поддержанием высокого уровня их состояния.

Дорожное управление следит за исполнением технических инструкций, которые соблюдаются всеми проектировщиками и подрядчиками. Оно имеет общие правила, требования, нормы для различных работ. Местные дорожные структуры выбирают проектировщиков и подрядчиков и ведут надзор, который они могут передать консультанту.

Технология строительства разрабатывается в Дорожном управлении, институтах, вузах проектировщиками и подрядчиками и может быть передана всем заинтересованным в ней. Так, "Программа исследования

асфальтовых покрытий" (ASTO, 1988—92), на основе которой определены существующие нормы по асфальтобетону, а также "Программа по исследованию конструкции покрытия дорог" (TRPT, 1994—2000) были переданы россиянам через финско-российскую совместную рабочую группу в области покрытий. С финской дорожной технологией российские специалисты могут познакомиться на семинарах и выставках. Международный орган по обучению при финском Дорожном управлении организовал курсы по проектированию, поддержанию в хорошем состоянии и ремонту дорог для персонала ФДД и проектных организаций.

ЗАДАНИЕ НА ЗАВТРА

После того как будут согласованы программа Федерального дорожного департамента и условия кредита Всемирного банка, финские проектировщики готовы предложить свои услуги по ремонту мостов. В России доброкачественный наполнитель асфальта, как известно, большой дефицит. Поэтому помощь финских коллег будет весьма кстати: современные дробильные установки финских подрядчиков могут производить необходимые сорта щебня быстро и надежно.

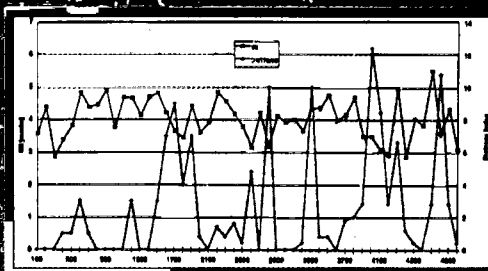
275 тыс. км федеральных автомагистралей России, по оценкам специалистов, нуждаются в ремонте. В России пока что мало дорог, соответствующих мировому уровню. Стремительный рост автотранспорта и автоперевозок ставит вопрос о повышении темпов строительства и ремонта дорог, увеличении финансирования этой отрасли, это относится к дорожной сети Сибири и Дальнего Востока. Финские дорожники хорошо изучили российские условия, особенно в северо-западных районах, нормы и технологию строительства. Значит, имеются все возможности для расширения сотрудничества в этой сфере.

На снимках:

ремонтные работы на федеральной дороге "Россия" (фото 1); машина по контролю за уровнем обслуживания Государственного технико-исследовательского центра Финляндии (фото 2); на графике приведены результаты измерений IRI — международный индекс по шероховатости, Distreess — повреждаемость.

ФИНСКОЙ

Кари СААРИ,
АО "Фундус" —
АО "АТ — Консультанты";
Мартти РОТ,
АО "Виатек";
Йуха РЯТЮ,
"Финнмап Инфра"



КРОССВОРД "ПАУТИНА"

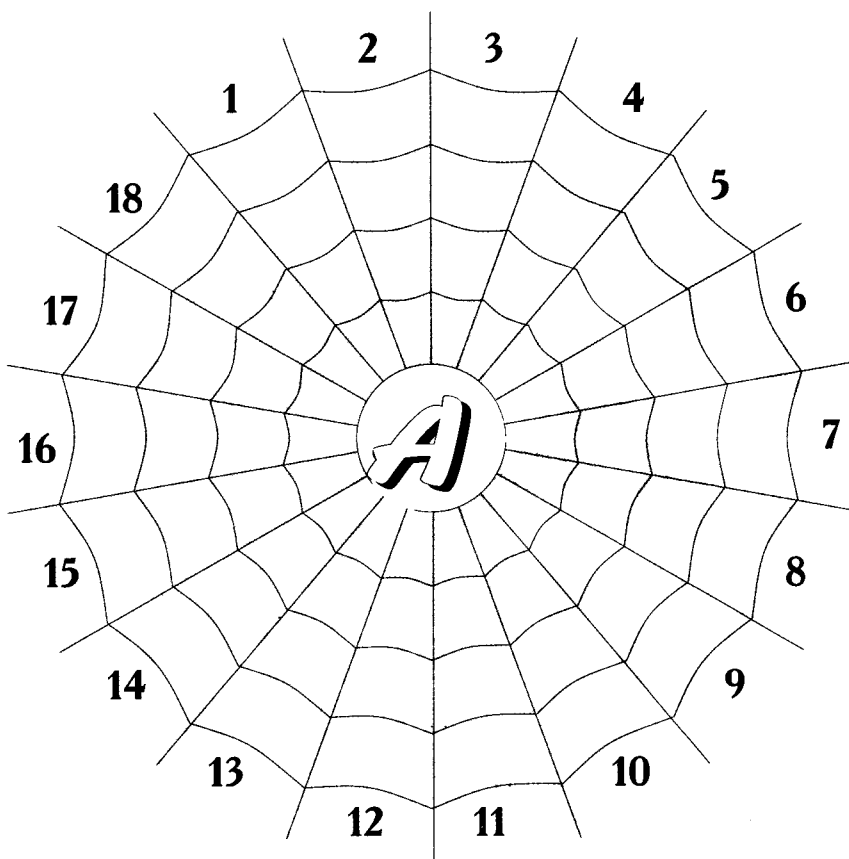
Если вы правильно найдете восемнадцать пятибуквенных слов, каждое из которых оканчивается на "А", то во втором ряду с 1-го по 13-й и в третьем ряду с 13-го по 18-й вы прочитаете название нашего журнала.

1. Висит на ложке, свесив ножки (загадка). 2. Величина налога, взимаемого с единицы обложения. 3. Указание в нотах на быстрый переход к другому темпу. 4. Речное судно. 5. Липкий, твердеющий на воздухе сок хвойных деревьев. 6. Задняя часть судна, транспортного самолета. 7. Манильская пенька. 8. Буква греческого алфавита. 9. Персонаж сказки А.Н.Толстого "Золотой ключик". 10. Известная эстрадная певица. 11. Белое поле, черное семя, кто съест, тот разумеет (загадка). 12. Ценный пушной зверь. 13. Трагедия французского драматурга Ж. Расина. 14. Нестихотворная литература. 15. Чертеж земной поверхности. 16. Краткое изречение. 17. Огненно-жидкая масса внутри земного шара. 18. Рук нет, а строить умеет (загадка).

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 7

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Инфляция. 8. Секвестр. 10. Манко. 11. Дилер. 12. Закладная. 15. Тендер. 18. Музыка. 19. Бланк. 20. Дисконт. 21. Ипотека. 24. Оскар. 26. Востро. 27. Диспач. 31. Дисконтер. 33. Ордер. 34. Крона. 35. Аннуитет. 36. Ремиссия.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Инсайдер. 2. "Клика". 3. Биржа. 4. Бесса. 5. Медю. 6. Атлетика. 9. Трасса. 13. Реэкспорт. 14. Субвенция. 16. Абандон. 17. Эксперт. 22. Экспорт. 23. Гонорант. 25. Гарантия. 28. Бизнес. 29. Хеджер. 30. Редут. 32. Трост.



АБОНЕМЕНТ на журнал
Автомобильные дороги (индекс издания)
 (наименование издания) | **Количество комплектов**
 на 19___ год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

 Куда
 (почтовый индекс) (адрес)
 Кому
 (фамилия, инициалы)

ДОСТАВочная КАРТОЧКА
 ПВ место ли-тер на журнал
 (индекс издания)
Автомобильные дороги (наименование издания)

Стоимость	подписка пере-адресовки	___ руб. ___ коп.	Количество комплектов:
		___ руб. ___ коп.	

 на 19___ год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда
 (почтовый индекс) (адрес)
 Кому
 (фамилия, инициалы)

Уважаемые читатели!
 С 1 сентября начинается подписка на I полугодие 1997 г. Подписаться на журнал "Автомобильные дороги" вы можете по каталогу на газеты и журналы 1997 г. агентства "Роспечать".
Подписной индекс: для индивидуальных подписчиков — 70004, для предприятий и организаций — 88759

8 ПУБЛИКАТЕЛЬНЫХ МЕСТИХ ИНФОРМАЦИЮ О ВАШЕЙ ФИРМЕ В ЖУРНАЛЕ "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

1. "Автомобильные дороги" — читают дорожники России, стран СНГ и дальнего зарубежья, так как это единственное издание такого профиля на территории бывшего СССР.
2. "Автомобильные дороги" — гордится почти 70-летней историей, пользуется авторитетом и доверием читателей. Это доверие будет распространяться по всей территории России и на вас.
3. "Автомобильные дороги" — распространяется в самых дальних уголках СНГ, ближнего и дальнего зарубежья. О вас узнают в полиграфическом исполнении.
4. "Автомобильные дороги" — безукоризнен в политическом исполнении. Полноцветная печать европейского качества создаст о вас самое благоприятное мнение.
5. "Автомобильные дороги" — с 1996 г. стабильно увеличивает свою читательскую аудиторию. Тираж растет каждые полгода, и в настоящее время составляет 30000 экз.
6. "Автомобильные дороги" — сохраняется у читателей десятилетиями, длительность воздействия вашего обращения резко возрастает.
7. "Автомобильные дороги" — ценит своих постоянных клиентов.
8. "Автомобильные дороги" — ценит Присоединяйтесь к их дружной семье.

ТАРИФЫ рекламных публикаций журнала "Автомобильные дороги" с 01.07.96 г.

Доля полосы	Площадь (мм ²)	Размеры (мм)		Цена (\$)		
		горизонт.	вертик.	внутренней полосы	обложки	
					2 и 3	4
2/1	124740	420 x 297	-	4500	-	-
1/1	62370	-	297 x 210	2400	3000	3600
2/3	41580	297 x 140	210 x 200	1900	2375	2850
1/2	22050	210 x 149	297 x 105	1400	1750	2100
1/3	21000	210 x 100	-	1000	1250	1500
1/4	15645	149 x 105	-	800	-	-

Примечание: 1-я полоса обложки по спец.тарифу

"Автомобильные дороги" — ваш верный друг в дорожном мире.

Единственный в СНГ полноцветный, производственно-массовый, популярно-правовой журнал Федеральной автомобильно-дорожной службы Российской Федерации, Межгосударственного Совета дорожников стран СНГ и издательства "Дороги" выходит ежемесячно. Формат А-4. Объем 68 полос. Тираж — 30000 экз. Распространение — Россия, СНГ, ближнее и дальнее зарубежье.

Скидки за оплату одновременно 2 публикаций — 5%, 3 — 10%, 4 — 15%, 5 — 20%, 6 и более — 25%

НДС не облагается. Форма оплаты любая. Оплата производится российскими рублями по текущему курсу.

Надбавки за поставку на конкретную полосу (рубрику, блок) + 10%. За срочность — до 20%.

Прием материалов в ближайший номер прекращается 2-го числа предыдущего месяца.

Любые вопросы, касающиеся размещения и оформления вашей рекламы, можно выяснить

по тел. (095) 316-48-69, 284-38-38 с Николаем Кушниренко.

РОСДОРБАНК

сообщает:

Если вы собираетесь провести свой отпуск за рубежом, не испытывать трудностей с получением таможенного разрешения на вывоз валюты, не иметь проблем с сохранением ваших денег, совершать покупки, оплачивать услуги и получать дополнительный доход, то вашим незаменимым спутником может стать

VISA RosDorBank Electron

Изготовление и годовое обслуживание	15 долларов США
Минимальный взнос на карточку	100 долларов США
Страховой депозит независимо от суммы взноса	100 долларов США
Оплата товаров и услуг	бесплатно
Снятие наличных денег	1 % от суммы
Доход в виде процента на остаток средств на карточке (на основе среднеквартального остатка)	5 % годовых
Доход в виде процента на страховой депозит	5 % годовых

Дополнительную или более подробную информацию по условиям приобретения и использования карточек VISA RosDorBank Electron вы можете получить в отделе неторговых операций или по телефону 269-7905*

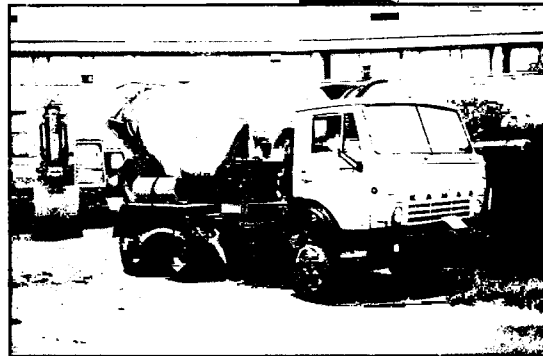


Созданное в России в 1992г. группой специалистов института строительного и дорожного машиностроения закрытое акционерное общество (ЗАО) "РЕГИТОН" сегодня — крупнейший в России юстаставщик строи:ельно-дорожной техники. ЗАО "РЕГИТОН" — член Ассоциации производителей техники для строительства и строительной индустрии, совладелец ряда заводов и банков. Собственная продукция — шестеренные насосы, электрогидравлические распределители, бульдозеры, экскаваторы (сборочное производство) и другая техника. Имея значительный научно-технический потенциал (свыше 150 конструкторов), ЗАО "РЕГИТОН" совместно с заводами отрасли постоянно ведет работу по созданию новых видов и перспективных образцов техники, оказывает инвестиционную поддержку заводам в освоение, производства. Только за первое полугодие текущего года на финансирование НИРов было направлено более 2 миллиардов рублей. Среди новых разработок, выполненных и освоенных с участием ЗАО "РЕГИТОН", можно отметить прицепную дорожную фрезу, фронтальные 1,5, 2- и 3-тонные погрузчики с телескопической стрелой, тротуарный дорожный виброкаток, виброплиты, электрогидравлическую систему управления кранов, манипуляторов, экскаваторов и других машин, прицепной и устанавливаемый на автомашины типа "Газель" автогидроподъемник, принципиально

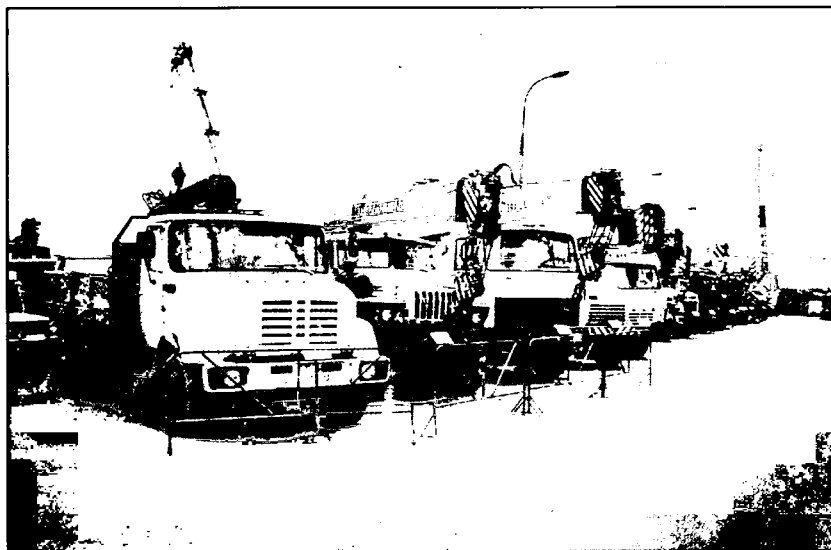
новые типы манжетных уплотнений для гидроцилиндров с повышенным ресурсом, целая гамма гидроаппаратуры для строительных и дорожных машин и многое другое.

ЗАО "Регитон" активно сотрудничает с Федеральной автомобильно-дорожной службой Минтранса РФ в рамках вексельной программы и обеспечивает комплексы поставки строителей дорожной и автомобильной техники региональным дирекциям автомобильных дорог (Чита — Хабаровск — Находка, Москва — Харьков, и др.) в объеме их годовой потребности. Среди наиболее крупных наших заказчиков — Министерство обороны РФ, Министерство по чрезвычайным ситуациям, ведущие строительные организации Москвы и области, корпорации "Трансстрой", "Лукойл", ряд иностранных фирм.

В настоящее время, учитывая возрастающие потребности отечес-



"РЕГИТОН" —



ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА



твенного рынка в высококачественной продукции, ЗАО "РЕГИТОН" развивает активное сотрудничество с зарубежными производителями строительной и дорожной техники. В числе партнеров такие фирмы, как "HALLA GROUP" (Южная Корея), "Ниссе Иваи" и "Russia trading" (Япония), "MASTER-LIFT" (Нидерланды) и другие.

ЗАО "Регитон" — организатор постоянно действующей в Москве выставкярмарки строительной, дорожной, коммунальной, автомобильной и иной техники, а также оборудования для производства строительных материалов, на которой представлена серийная и новая продукция большинства ведущих заводов отрасли.

ЗАО "Регитон" является основным торговым представителем большинства заводов отрасли — АО "АВТОКРАН", г.Иваново, АО "Брянский арсенал", АО "Орловский завод дорожных

машин" и других. Все гарантийные обязательства по обслуживанию реализованной ЗАО "Регитон" техники безусловно обеспечиваются заводами-изготовителями. Мы предлагаем широчайшую номенклатуру дорожной и строительной техники — от огромных экскаваторов и автокранов до средств малой механизации и запасных частей.

Если вы заинтересованы в приобретении техники, обращайтесь к нам. И Вы можете быть уверены, что все Ваши потребности будут удовлетворены на высоком уровне и в короткие сроки. Гарантия этого — наш опыт и постоянно имеющиеся товарные запасы продукции на наших базах, а также сервисное обслуживание поставляемой техники. И

даже если на сегодня у вас нет денег — это еще не означает невозможность приобретения интересующей вас продукции, поскольку мы практикуем разнообразные формы взаиморасчетов.

В следующих номерах журнала мы будем давать более детальную информацию о различных аспектах деятельности ЗАО "Регитон".

Мы ждем Ваших запросов!

НАШИ АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ: ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РЕГИТОН"
 Адрес: 123424, Москва, Волоколамское ш., 73.
 Телетайп: 207038 КВОРУМ (для ЗАО Регитон)
 Тел. (095) 490-0687, 490-0806, 491-5293, 491-7497, 490-42-13.
 Факс: 490-6983, 490-4851.

С уважением генеральный директор В.Е. ГРУЗИНОВ