

■ СООБЩАЕТ ПРЕСС-СПЛУЖБА ГУБЕРНАТОРА

БУДУТ ДЕНЬГИ — БУДУТ ДОРОГИ

Эдуард Россель 20 июля совершил обездорожку новой дороги из Екатеринбурга в аэропорт Кольцово и обездорожку дороги вокруг областного центра.

Губернатор выразил удовлетворение тем, что начали решаться вопросы благоустройства. Так, введен в эксплуатацию пешеходный мост через кольцовскую автомагистраль, построена автозаправочная станция. Есть решение по благоустройству карьера. Решено заполнить его водой, соорудив здесь уютный уголок отдыха. Как заметил губернатор, необходимо продумать вопрос, связанный и со стоянкой грузового транзитного автотранспорта. Сейчас эта стоянка оборудовалась стихийно. А почему бы для удобства водителей не построить кемпинг, кафе, магазин?

В соответствии с ранее утвержденным графиком ведутся работы и на обездорожке дорог вокруг Екатеринбурга. Эта автомагистраль очень нужна столице Свердловской области — она серьезно поможет городу в разгрузке автомобильного транспорта. Сегодня строители ведут работы в районе Верхней Пышмы. Задача, поставленная губернатором, заключается в том, чтобы в будущем году эта дорога соединилась с Серовским трактом. Как заметили строители, задача непростая, но выполнимая. Тут многое, конечно, зависит от стабильного финансирования. К сожалению, недоимка в дорожный фонд увеличивается. В этом плане неблагополучно обстоят дела с промышленными предприятиями Екатеринбурга, задолжавшими областному дорожному фонду 600 миллионов рублей. Эдуард Россель поручил мэру столичного города Аркадию Чернецкому, принявшему участие в обездорожке, решить вопрос с погашением долга. Качество наших дорог, которое похвалили, находясь в Свердловской области, Президент РФ Владимир Путин, напрямую зависит от финансовой наполняемости дорожного фонда.

«ЗНАМЕНКУ» ПОДДЕРЖАТ

Эдуард Россель подписал указ о проведении XXIII студенческого фестиваля песни «Знаменка-2000».

Фестиваль по традиции будет проведен в селе Знаменка Сухоложского района с 4 по 8 августа текущего года. Губернатор утвердил состав оргкомитета по подготовке и проведению студенческого фестиваля песни, который возглавил заместитель председателя правительства области Семен Спектор.

УРАЛЬСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ
НА ВЫСОТЕ

Председатель правительства области Алексей Воробьев 19 июля побывал на Свердловской железной дороге.

Знакомство он начал с осмотра строящейся поликлиники на Сортировке и жилых домов. Железнодорожники первыми начали перестраивать на современном лад отслужившие свой срок «хрущевки». А.Воробьев высоко оценил этот опыт и пообещал, что он будет распространяться по области. А поликлинику, строительство которой было начато после печального знаменитого взрыва на Сортировке, решено достраивать совместными усилиями МПС и правительства области.

А.Воробьев посетил крупнейшее в стране локомотивное депо на станции Свердловск-Сортировочная, контейнерный терминал на станции Гипсовая. Здесь создан крупный центр приема и обработки контейнерных грузов, в основном прибывающих из стран СНГ и дальнего зарубежья. Мощность его за два года увеличилась в два раза, сейчас строится вторая очередь.

Но, разумеется, главный объект сейчас — железнодорожный вокзал. Его реконструкция началась в декабре 1997 года. За два с половиной года проделана огромная работа: полностью заменены деревянные конструкции перекрытий и кровли, все инженерные коммуникации и оборудование, создана комплексная система информатизации, не имеющая себе равных в России. На строительстве освоено 228 миллионов рублей. Часть залов ожидания для пассажиров уже готова, они отделаны уральским мрамором. А в двух будут настенные росписи по мотивам событий из истории Урала: поход Ермака, Ирбитская ярмарка, Верхотурская таможня, первый паровоз Черепановых. Подобных проектов екатеринбургские художники не воплощали уже много лет.

Строители (генеральный подрядчик — трест «Свердловгражданстрой») бережно воссоздают исторический облик здания, первая очередь которого была построена еще в 1910 году. В дальнейшем планах, с которыми познакомили председателя правительства, — реконструкция путей и платформ, постройка конкурса (крытого перехода над землей) для пассажиров, чтобы можно было в любую погоду с удобством добираться прямо до поезда. На вокзале впервые предусмотрены все удобства для инвалидов-колясочников.

А.Воробьев познакомился с работой вычислительного центра, который по уровню технического оснащения занимает первое место в системе МПС. На Свердловской железной дороге внедрены самые современные системы связи, управления перевозками. Даже селекторы здесь проводятся из специально оборудованных видеостудий. К концу года будет введено 2679 километров оптико-волоконных линий связи.

А.Воробьев остался доволен увиденным, поблагодарил руководителей дороги за хорошую работу в 1999-2000 годах. Он отметил, что железная дорога, в отличие от других ведомств, сохранила порядок и потому реформировать МПС надо очень осторожно. В числе проблем, которые предстоит решить в ближайшее время, сокращение простоя вагонов, снижение издержек производства за счет технического прогресса. Необходимо привести в приличный вид столицу федерального округа — Екатеринбург, внешний вид которого сейчас просто удручает.

■ КОРОТКО

Карьер снова в деле

В карьере «Липовый лог» Малышевского рудопредприятия заканчивается монтаж обогащательной установки. Последние годы карьер был законсервирован и частично затоплен водой. В начале 90-х годов предприятие добывало здесь танталовые и бериллиевые руды, а затем спрос на них упал. В последние годы интерес к редким металлам — танталу и ни-

обию резко возрос. Рудоуправление поставляет концентрат тантала и ниобия в Японию. Тантал используют в металлургии, ядерной энергетике, электронике, медицине, ювелирном деле. Карьер будет запущен в эксплуатацию уже в августе. От добычи бериллиевых руд решение отказаться из-за риска возникновения у рабочих профессионального заболевания — бериллиоза.

Еще и чахотка...

Возможность создания на базе полесовского психоневрологического интерната специализированного стационара для душевнобольных, страдающих туберкулезом, рассмотрена 19 июля на заседании межведомственной комиссии по борьбе с туберкулезом при правительстве области.

В прошлом году заболеваемость чахоткой в интернатах для страдающих психическими заболеваниями превысила аналогичный показатель среди взрослого населения области в 9,9 раза, смертность — в 23,1 раза.

Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в первоуральском психоневрологическом интернате номер 11. В прошлом году заболело 11 человек, у двух выявлен рецидив, в 2000 году заболело 7 человек, у одного рецидив, четырем диагнозов пока не поставлен. Первоуральский и сысертский интернаты являются базовыми больни-

цами для психически больных, перенесших туберкулез. Между тем в сысертской лечебнице из-за неудовлетворительного материально-технического базиса нет возможности самостоятельно проводить диагностику.

Как отметил заместитель председателя правительства области Семен Спектор, условия проживания пациентов там таковы, что можно привести этот стационар как пример издевательств над больными. Чтобы наладить дела, здесь фактически нужно строить новое здание. Поэтому встал вопрос о том, чтобы перенести базу для лечения больных туберкулезом в полесовский. Но в этой больнице не отработана технология лечения туберкулеза в закрытых учреждениях. Это создает трудности с кадрами, так как нужны фтизиатры, умеющие работать в таких условиях. Как отмечено на заседании комиссии, вопрос о полесовской больнице обсуждается уже третий год.

ЕВРОПЕЙСКО-АЗИАТСКИЕ НОВОСТИ.

(Продолжение. Начало на 1-й стр.)

Представьте себе, если можете, трубу длиной в 5,5 км, но не лежащую, а вертикальную, направленную вниз, которую наращивают после каждых 30 метров бурения (к верхнему концу «свечи» привинчивают очередную «свечу»). И — вперед, в недра. Рейс обратный — обратный порядок работы: лебедка вытаскивала «свечу», ее свинтили с нижней, поста-



В цехе подготовки бурового оборудования виднейшая фигура — мастер. Не по должности, а по умению. По должности Владимир Афанасьевич Горбунов — старший механик («Старшим» на корабле звали, — заметил он). На уникальной скважине ему приходится со слесарями и токарями проводить уникальные операции. К примеру: стандартная, заводская резьба на торцах буровых труб — слава для сверхглубокого бурения. В его цехе делают свою резьбу — для соединения «свечей», идущих в недра.

Вили в сторонку, подняли еще одну, и еще, и еще... Сколько разнообразных и не безопасных операций надо проделать, поднимая додоло до пяти километров? Без малого 200! 180 «свечей».

— Это же страшный вес! — ахую я, слыша начальника экспедиции Владимира Афанасьевича Горбунова.

— Почему же? Вес расчетный — на крюке в начале обратного рейса висит 150 тонн. Могло быть еще весомее, если бы большую часть стальных труб не заменили алюминиевыми.

— А вдруг оборвется — и вниз?

— Для того мы все и здесь, чтоб не оборвалось, — и начальники, и бурильщики, и слесари, и прочие.

Каждый стик, уходящий под землю, проверяется на надежность, как при полете корабля в космос. Обойтись нельзя, небрежность малейшая — недопустима.

Сверхглубокая — настолько дорогое удовольствие, что аварию допустить невозможно, хотя осложнение, увы, случаются. В эти дни — тоже ведь осложнение, но его предвидели (т.е. чуть ли не планировали, продолжая бурить).

В день, когда мы были на СГ-4, все пять с половиной километров труб были подняты из скважины. Очень внушительная «пачка свечей». После ремонта ствола их снова будут, одну привинчивая к другой, опускать до дна, до забоя.

Дай Бог, чтобы дно дошло до проектной отметки!

— Владимир Афанасьевич, — спрашиваю начальника экспедиции, — бурение идет уже 15 лет. Науче интересно — на ваших картах и диссертациях, и прогнозы делают. А как живут те, кто здесь, на СГ-4? Сколько это работников — экспедиция сверхглубокого бурения?

— Да не так уж много нас. После ухода последних строителей осталось 138. Бурением занято около 60 человек, 20 — геологов, пяток — электриков, 15 — АУП (административно-управленческий аппарат. — В.Кл.) —

это я и замы, бухгалтерия, плановики. Что-то давно я всех не пересчитывал. Электрики, электронщики, КИПовцы — еще 12... Человек 20 заняты водой — подготовкой промывочной жидкости, буровых растворов. И, естественно, повара, уборщицы, прачка. Мы же все вахтовики.

— Почти понял. Только вот про воду... Что там 20 человек делают?

послал ему 15 тысяч в месяц. А здесь он получал — со всеми накрутками — около 4 тысяч...

— Не опасаетесь утечки кадров? «ЛУКОЙЛ» оживился на Тюменском Севере, кадры ловит.

— Опасаюсь, но и надеюсь. Дело у нас — на два (минимум!) поколения. Приверженные этому делу не убегут. За 15 лет такой костяк

Долгий полет
в глубину

— Вода на буровой — не просто вода, а раствор — буровой, например, тяжелый, глинистый, способный в трубе, на дне скважины вращать лопасти долота. Другой — промывочный раствор — уносит наверх шлам, породу.

— Вам же при этом требуется дикое количество воды!

— А вот и нет. Вода у нас крутится одна и

сложился, такие специалисты и фанатики, что уходят единицы, кто не уразумел дела.

— Значит, текучки кадров у вас нет?

— По годам — есть, но очень мала. Года три назад, когда полочку задерживали, заявлений на уход много было. Пришлось звонить во все колокола. Очень тогда помог нам губернатор. До Черномырдына Россель дошел



В центре — начальник экспедиции Владимир Горбунов. У него, на СГ-4, гости бывают довольно часто. Много — смежники, реже — любители, а чаще всего братья-геологи. Но всем он охотно рассказывает о деталях своего коллектива, об организации сверхглубокого бурения — с самых первых дней, о технологии и технике, о финансах и осложнениях — не только в недрах земной коры, но и в недрах бюрократии.

та же — месяцами. Замкнутый цикл. Столовая и общежитие расходуют ее больше, чем буровая. Не верится? Да вы же видели — из скважины жидкость идет в ямы, в отстойники. Потом, отстоявшись, — снова в дело. Хозяйство это требует именно 20 душ — «водяных». Все рассчитано и подсчитано.

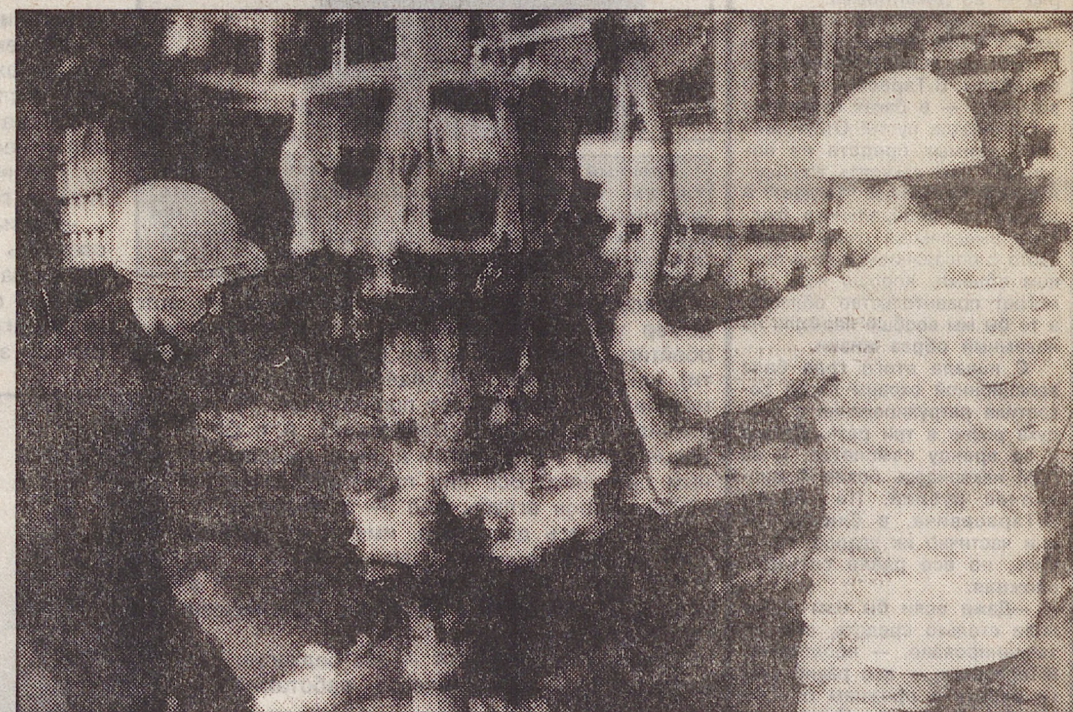
— Ловлю еще на одном слове, Владимир Афанасьевич, — все вахтовики. Здесь, возле буровой, никто не живет?

— Постоянно — никто. Все наши работники квартируют в Кушве и Верхней Туре. Есть буровой мастер из Башкирии — месяц здесь, месяц дома. А в основном — четверо суток отработал, садись в вахтовый наш автобус (а он уже другую смену привез. — В.Кл.) — и домой, до Кушвы. Это четко отработано, вплоть до поваров.

— Вопрос, на который никто отвечать не любит: каков заработок на единственной сверхглубокой?

Начальник экспедиции СГ-4 хмурится, улыбается, потом говорит о тарифной сетке, о надбавках-добавках, о «полевых», о дотациях той же столовке... Я настаиваю: сколько же конкретно получает здесь слесарь, токарь, бурильщик, рядовой геолог?

— Зачем вам это? Ну, вот средние цифры за прошлый год: основная средняя — 1500 р., плюс (не всем!) 83 рубля в сутки — полевых... У меня бурильщик уволился на днях — бежал на тюменские «севера» — там «ЛУКОЙЛ»



Вибрация. Стальной пол гудит. Но руки бурильщиков не должны вибрировать: самый ответственный шаг — надежно закрепить нижнюю трубу, чтобы отвинтить и поставить «пачку» верхнюю. Снимок не резкий? Вибрация!

■ РЕШЕНИЕ

Рассудит третейский суд

Решение о создании третейского суда при областном управлении Свердловскэнергоснабжения принято 19 июля на расширенном заседании президиума союза машиностроительных предприятий области, состоявшемся в Новоуральске.

Как сообщили в областном министерстве промышленности, руководители машиностроительных

предприятий подготовят списки кандидатур на должность судей. Третейский суд будет решать спорные вопросы в сфере энергетики. Машиностроители обсудили участие предприятий в работе област-

ной энергетической комиссии для формирования тарифов. Создан единый центр маркетинга, сбыта, снабжения и торговли для предприятий машиностроения области, который может продвигать на рынок уральскую продукцию.

ЕВРОПЕЙСКО-АЗИАТСКИЕ НОВОСТИ.

■ РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ

Ограничения неправомерны

Комиссия Свердловского территориального управления Министерства России по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства признала факт нарушения главой Екатеринбургского пункта 1 статьи 7 Закона РФ «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» и выдала предписание о прекращении нарушения.

На протяжении последних лет глава Екатеринбургского территориального управления принимал постановления, регулирующие работу объектов уличной торговли, которые ограничивают самостоятельность хозяйствующих субъектов и ограничивают конкуренцию на рынках Екатеринбурга в сфере торговли. Очередное постановление от 17.02.2000 №133 «Об организации работы объектов уличной торговли в 2000 г.» отменяет положения постановления, ограничивающего самостоятельность субъектов, что может привести к ограничению конкуренции в сфере торговли.

Комиссия СТУ МАР России признала, что ряд положений постановления противоречит пункту 1 статьи 7 Закона «О конкуренции...». Например, абзац 2 пункта 5.5 постановления, устанавливающий ограничительный срок согласования в администрации районов и в комитете по товарному рынку администрации Екатеринбурга эскизов проектов летних кафе, или пункты 5.12, 5.13, содержащие требования аттестации реконструированных или вновь вводимых в эксплуатацию объектов торговли, летних кафе. Также противоречит законодательству пункт 1.10 приложения 4 к постановлению, ус-

танавливающий обязанности хозяйствующего субъекта согласовывать режим работы летних кафе с районной администрацией, и пункт 1.11 этого же приложения, определяющий перечень разрешающих документов на право осуществления работы летних кафе.

Комиссия также признала нарушение пункта 1 статьи 7 Закона РФ «О конкуренции...», пункт 6 приложения 1.9 этого же приложения к постановлению, пункт 4 приложения 7 и пункт 5 приложения 11 к постановлению, предусматривающему допуск хозяйствующих субъектов к предпринимательской деятельности при условии согласования с отделом общественного питания (горючки).

Комиссия СТУ МАР России выдала предписание главе Екатеринбургского территориального управления прекратить нарушение пункта 1 статьи 7 Закона РФ «О конкуренции...» путем внесения изменений в указанные пункты вышеуказанного постановления.

Татьяна КОЛОТОВА, заместитель руководителя СТУ МАР РФ.

Горизонты

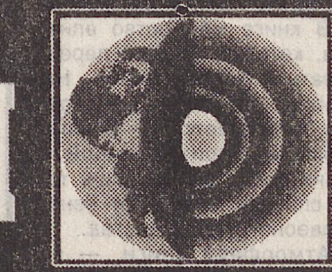
Землю погубит звездный монстр

По мнению ученых, этого следует ожидать через 14 миллионов лет

Всемирный Апокалипсис ожидается "вот-вот" — через 14 млн. лет, и объем разрушений, который придет на Землю из космоса, в тысячи раз превзойдет катаклизмы, приведший к гибели динозавров 650 тысяч лет назад. Эту теорию выстроили практически одновременно два мировых научных центра космогонии — Калифорнийский и Луизианский, астрономический лаборатория, изучающая совместно с британским Бюро внегалактических исследований процессы звездных эволюций.

Главная угроза земному миру, по мнению ученых, исходит не от потока комет и метеоритов, направляющихся к Земле с близлежащих светил и сгорающих при приближении к атмосферному пространству, а от скрытого "второго Я" Солнца — могучего "Коричневого двойника", светила, обладающего значительно большей гравитационной силой и скрытого за пределами Солнечной системы. Этот "двойник", названный "Немезисом", отстоит от звезды-карлика Солнца на трудно поддающейся осознанию дистанции — сотни тысяч световых лет, и лишь через каждые 26 млн. обычных, земных лет, устремляется к Солнцу. По асимметричной орбите он идет навстречу центральному телу Солнечной системы, и в этот раз он сократит расстояние до критических 157,5 млн. кило-

метров. Мощнейший плазменный шар из категории аналогичных Солнцу звезд излучает в тысячи раз больше энергии, чем наше светило, и самая близкая апокалиптическая дистанция до Земли, диаметр которой меньше Немезиса в 5 тысяч раз, составит 1 световой год. Это предел, и стоит его достичь Немезису — Земля испарится, сгорит в пламени грехов и незаконченных научных изысканий и теорий. Как отмечают исследователи, при подобном развитии событий Землю ожидает мощнейшая бомбардировка кометами с диаметром, в 50-70 раз превышающим диаметр Тунгусского метеорита, свалившегося на Сибирь в 1908 году и опустошившего взрывной волной все живое на площади в две тысячи квадратных километров. Теперь установлено, что это тело было лишь ос-



колком мощной кометы, посланной в сторону Земли гравитационным полем Немезиса. "Второй звонок" после динозавров, "Третий" же, предупреждают ученые, будет не единичное проникновение в атмосферу, а скоординированное хаотическое нашествие миллионов космических тел, совокупным размером в тысячу раз превышающим диаметр Земли.

Ученая профессура получила эти данные не эмпирическим путем, а на основе тщательнейшего изучения пробных пород Луны, доставленных на Землю американским космическим кораблем "Аполлон-14". Отсутствие на Луне защитных атмосферных слоев привело к активной бомбардировке этого небесного тела на протяжении всех 4,5 млрд. лет его существования. Через 14 млн. лет Немезис оплывет вокруг Солнца и затем начнет выводить, считают ученые, на самые близкие "ударные позиции" к Земле. Гравитационная сила звездного монстра такова, что возможны полный дисбаланс Солнечной системы и ее растворение в космическом пространстве и времени.

Сергей БАЖЕНОВ.

Россия — Британия: обмен молодыми учеными

Российская Академия наук (РАН) и британское Королевское общество заключили соглашение о партнерстве в области развития профессиональных контактов и обмена по линии молодых ученых. В присутствии посла РФ в Великобритании Григория Харасина документ был подписан академиком-секретарем РАН Нодари Симония и вице-президентом Королевского общества — ведущим научным центром Великобритании, выполняющим функции национальной академии наук, — профессором Николасом Манном.

Приоритетными направлениями сотрудничества определены исследования в 15 отраслях, в том числе в области антропологии и археологии, политики и экономики, философии и социологии. Большое внимание будет уделено реализации совместных исследовательских проектов. Как сообщили в штаб-квартире британской академии, скоро в Лондоне состоится заседание представителей руководств научных сообществ двух стран для выработки конкретной программы сотрудничества, срок действия первого этапа которой определен до 31 марта 2003 года. По данным пресс-службы Королевского общества, предстоящие контакты двух стран в области науки будут строиться на принципах взаимопонимания,

взаимной выгоды и дружественного подхода. Ежегодная квота обмена учеными подразделяется на три категории: визиты по направляемым заявкам; по приглашению принимающей стороны; а также в рамках совместных проектов. Академик-секретарь Отделения международных отношений РАН Нодари Симония и Секретарь по иностранным делам и Вице-президент британской академии профессор Николас Манн договорились, что результаты совместных исследований будут достоянием всех участвующих в проекте научных центров и ученых для проведения дальнейших самостоятельных исследовательских работ.

Сергей АЛЕКСАНДРОВ.

"Виртуальное кафе"

Самое большое в мире "виртуальное кафе" открылось в центре Амстердама. Здесь можно отдохнуть, перекусить и "с головой" окунуться в "бездонный" Интернет. Все очень даже в духе нашего "компьютеризованного" времени.

Отвариваясь от дома туристы, которых всегда много в изобилии доступных компьютерных сетях голландской столицы, могут, например, войти в определенный сайт, почерпнуть нужную им информацию. Доступ к Интернету может быть обеспечен в кафе, получившем название "Все легко", одновременно 650 посетителям. Один час пользования

электронной системой обходится в 2,5 гульдена, то есть чуть больше, чем в 1 доллар. Правда, цены могут колебаться в зависимости от заполненности заведения. И еще одно: кафе открыто 24 часа в сутки, напитки и прочее можно, естественно, заказывать по компьютеру.

Виктор СОЛОМИН.

Табак — оружие в борьбе со СПИДом?

Табак, считающийся источником множества недугов, может стать оружием человечества в борьбе со СПИДом. Неожиданное применение этому растению нашла биотехнологическая фирма "Кроптек", базирующаяся в "табачном" штате Вирджиния.

Как сообщил ее главный исполнительный директор Брандон Прайс, американские ученые проводят ныне работы по генетическому изменению растительных клеток табачного листа. Их цель — получение протеинов, подобных тем, которые выявлены в двух разновидностях вируса иммунодефицита человека (ВИЧ).

В перспективе таким путем можно прийти к новой вакцине, в которой эти протеины сочетались бы с другими белками. Их применение должно

помочь человеческому организму вырабатывать антитела, которые надежно сопротивлялись бы вирусу, вызывающему СПИД.

"Протеины — основа биотехнологической терапевтической индустрии, — пояснил Брандон Прайс. — Объем ее продукции составляет 20 млрд. долларов". Обычно такие препараты получают из клеток человека и животных. Производство в таком случае является очень дорогостоящим. Подобные лекарства обходятся пациентам в суммы, достигающие 100 тыс. долларов в год. Если же получать протеины из растений, отметил глава компании, то стоимость их производства резко снижается — от 10 до 100 раз.

Короче говоря, ведя борьбу с табаком, человечеству, пожалуй, не следует чрезмерно увлекаться. Тем более, если выяснится, что "капля никотина" убивает ВИЧ. Однако представители "Кроптек" предупреждают от чрезмерных ожиданий, хотя первые результаты исследований и выглядят многообещающе. Во-первых, говорят ученые, до начала клинических испытаний новой вакцины пройдет не один год. Во-вторых, никакая вакцина не поможет тем, кто уже болен СПИДом. Она призвана защитить лишь тех, кто еще не подвержен ВИЧ-инфекции.

Юрий КИРИЛЬЧЕНКО.

Ан-70 поборется за место на военном рынке Европы

Самолет Ан-70 конкурентоспособен на мировом рынке, считает генеральный директор российско-украинского концерна "Средний транспортный самолет" (СТС) Леонид Терентьев. Независимо от того, склонится ли чаша весов в пользу предложенного немечетской стороне варианта военно-транспортной машины на базе Ан-70 или его европейского конкурента А-400М, "мы сделали хорошую работу", отметил он в интервью корр. ИТАР-ТАСС.

Концерн СТС был одним из ведущих участников проходившего в Берлине международного авиасалона "ИЛА-2000". Хотя, к большому разочарованию специалистов и посетителей этого популярного смотря авиационной и космической техники, его детище — самолет Ан-70 — не принимал участия в демонстрационных полетах над берлинским пригородом Шенефельд. Создатели машины объяснили такое решение напряженным текущим графиком летных испытаний. По их словам, Россия и Украина сейчас активизировали этот процесс с тем, чтобы завершить его основной объем до конца текущего года.

По оценкам специалистов, Ан-70, который уже был показан на ряде международ-

ных авиасалонов, в том числе на "ИЛА" в Берлине в 1998 году, — серьезный претендент в споре за место на военном рынке Европы. Тем более, что в последнее время к сотрудничеству с российско-украинскими партнерами активно подключился германский консорциум "Эйр Трак", в который вошли девять предприятий авиационной промышленности ФРГ. Между тем новый европейский лидер в области авиакосмической техники, возникший в результате слияния французской компании "Аэроспасьель-Матра" и крупнейшего германского концерна ДААС, с участием "Бритиш аэроспейс", испанской КАСА и некоторых других активно развивает программу создания европейского транспор-

тного самолета А-400М. Хотя, как считают эксперты, для завершения программы его летно-технических испытаний необходимы еще как минимум 6-8 лет работы, не говоря уже об огромных финансовых затратах, которые, по некоторым расчетам, могут составить около 7 млрд. долларов.

Касаясь хода переговоров по поводу российско-украинского самолета, генеральный директор концерна СТС высказал мнение, что в настоящее время идет "нормальный рабочий процесс", несмотря на различные точки зрения в отношении Ан-70 и его европейского конкурента.

Независимо от исхода событий, сказал Леонид Терентьев, эта работа, которая включает сотрудничество с фирмами ФРГ, дала результаты: мы "дошлифовали" проект, убрали многие вопросы технического согласования с учетом совместных штабных требований, стали лучше понимать возможных заказчиков, и не только в Европе.

Андрей ЧУПАХИН.

Трубы — на полвека

Южнокорейская компания "Самсунг дженерал кемикс" разработала уникальные трубы из полиэфирного материала, способные надежно, без утечек, прослужить полвека.

Специалисты фирмы утверждают, что их новинка "PE 112" получила признание соответствующих международных организаций как лучшая в мире по прочности и долговечности. Их производство на 30 процентов дешевле стальных труб, и поэтому компания надеется занять ведущие позиции на 50-миллиардном мировом рынке труб для газо- и водопроводов, опередив немцев ("Хехт") и бельгийцев ("Сольвай"). На "PE 112" получено уже 11 международных патентов.

Материал, из которого они созданы, позволяет изгибать более 50 лет выдерживать давление в 22,4 атм и при этом трубы получают гибкими,

легкими, они не поддаются коррозии и, следовательно, можно не опасаться утечек. Их легко устанавливать, и они способны выдерживать землетрясения силой до 7 баллов по шкале Рихтера — именно такой силы подземные толчки разрушили в 1995 году японский порт Кобе. Прочность материала и его технологичность позволяют превысить существующие пределы и изготавливать трубы диаметром не 1200, а 1600 мм.

Владимир КУТАХОВ.

Фирма "Тера" меняет имя

Отныне самые известные в мире суперкомпьютеры "Край" будут выпускать маленькая и практически никому не известная компания "Тера компьютерс", базирующаяся в Сиэтле (штат Вашингтон). Между "Тера компьютерс" и компанией "Силикон графика" достигнуто соглашение о покупке линии по производству знаменитых вычислительных машин.

"Тера", которая меняет свое название на "Край", специализируется на производстве мощных компьютеров, работающих по параллельной схеме. В 1998 финансовом году — последний полный год, за который имеются данные — ее доходы составили всего 2 млн. долларов, и, как отмечают специалисты, она ежегодно теряла деньги, начиная с 1993 года. Но приобретение производства суперкомпьютеров "Край" должно повысить ее ежегодные доходы на 200 млн. долларов и одновременно увеличить число рабочих мест со 125 до 900. На данный момент свыше 600 моделей суперкомпьютеров "Край" установлены и работают в 30 странах.

Что же касается "Силикон графика", то после этой сделки она сосредоточит все свое внимание на производстве серверов и другой вычислительной техники, включая суперкомпьютеры собственной разработки, отличающиеся по своей архитектуре от супер-ЭВМ "Край". Компания "Силикон графика", базирующаяся в Маунтин-Вью (штат Калифорния), известна главным образом своими рабочими станциями обработки визуальной информации, которые предназначены для профессионалов и нашли широкое применение в самых различных сферах, начиная с создания мультимедийных фильмов и до картин виртуальной реальности. Причем в 1996 году она потратила свыше 700 млн. долларов на приобретение выпускающей суперкомпьютеры "Край" компании "Край рисерч", которая была создана 24 годами ранее инженером Сеймуром Крайем.

Сами же суперкомпьютеры завоевали популярность при решении требующих огромного количества вычислений специфических задач типа составления метеорологического прогноза или численного моделирования различных сложных процессов как в научной, так и в военной сферах. Вместе с тем эта сделка примечательна и еще одним моментом. Если вспомнить, что в Сиэтле базируется мировой лидер в разработке программного обеспечения корпорация "Майкрософт", то невольно складывается впечатление, что этот город превращается в мировую столицу вычислительной техники.

Владимир ИВАНОВ.

Владимир РОГАЧЕВ.

Подборка подготовлена по материалам корреспондентов ИТАР-ТАСС.

СПОРТ

ПОДРОБНОСТИ

Вместо гимна — "Калинка"

СКАЛОЛАЗАНИЕ
Идея исполнения популярных мелодий стран, чьи представители поднимались на пьедестал почёта, принадлежала организаторам первого этапа Кубка мира в Шамони (Франция). Наши спортсмены, к примеру, награждали под "Калинку".

Самый весомый успех, достигнутый на этих соревнованиях свердловчанами, принадлежит екатеринбурженке Зосе Подгорбунских. Она заняла третье место в упражнении на скорость среди женщин.

У мужчин российские "скороходки" заняли 2 и 3 места, но оба они — В.Нецетаев

и А.Шаульския — представляли Красноярск. Из свердловчан лучшим был Яков Субботин (7 место). На девятнадцатом месте — Владимир Бабанов (Нижегород), десятое — у екатеринбуржца Алексея Гадева.

По итогам первого этапа лидируют россияне — у них по две золотых, серебряных и бронзовых медали. У украинцев (они на втором месте) — два первых и по одному второму и третьему месту. Франция — на третьем месте.

Следующий этап Кубка мира пройдет в Италии.

Алексей МАТРОСОВ.

Цзю готовится



Уроженец Серова Константин Цзю, проживающий сейчас в Австралии, имеет титул чемпиона мира в первом полусреднем весе самой авторитетной версии профессионального бокса WBC. Скоро ему предстоит отстаивать это звание.

В преддверии боя с легендарным 38-летним мексиканцем Хулио Сесаром Чавесом, который состоится 29 июля в Финиксе (США), Константин заранее приехал в штат Аризона, чтобы аккли-

матизироваться. Известно, что независимо от исхода боя оба соперника получат по одному миллиону 200 тысяч долларов.

Алексей КЕМЕРОВ.
НА СНИМКЕ: Цзю (справа) с единственным за всю свою карьеру тренером — Владимиром Черней.

Фото
Александра
АМИННИКОВА.

АНОНС

Ностальжи...

Сегодня в Екатеринбурге начнется турнир волейбольных команд женщин-ветеранов. Хотя какие они ветераны! Возраст дам, как известно, определяется не паспортными данными, а тем, насколько они молоды душой, подвижны, симпатичны. В том, что игры волейболисток вызовут интерес у болельщиков, нет никаких сомнений — можно убедиться в том, придя в спортивный зал трамвайно-троллейбусного управления (ул. Степана Разина, 51). В пятницу игры начнутся в 15 часов.

Екатеринбург будут представлять золотые медалистки московской Олимпиады-80. Кстати, прошло ровно 20 лет с той их блистательной победы! На площадке выйдут Надежда Радзевич, Лидия Луникова, Светлана Кунешева (Никишина), Елена Чеснокова (Андрюк), Ольга Соловова. С ними соперничать ровесницы из Астрахани, Саратова, Тюльяти, Челябинска, Новоуральска, Кургана и Омска.

Алексей СЕРОВ.

"Уктусские горы": седьмой старт

Да, в седьмой раз сильнейшие сверхмарафонцы России собираются на Уктусе, чтобы определить сильнейшего на 100-километровой горной дистанции. 64 подвояма предстоит одолеть тем, кто доберется до финиша, а всем это сделать еще ни в одном пробеге не удавалось. Ведь самые крутые подвоямы — почти под 40 градусов, так что в прямом смысле слова приходится карабкаться, чтобы

одолеть вершины. Самая высокая из них достигает отметки 335 м над уровнем моря. А общая длина подвоямов — около 22 км. Марафонцы, одолевая сотню, совершат восемь кругов. Но сотня — не единственная дистанция. Есть возможность отличиться на 50, 20, 12,5 км. Старт на стокилометровую дистанцию будет дан завтра в 8.00.

Николай КУЛШОВ.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ГОРОДСКОЙ СПОРТ. Площадки стадиона "Вымпел" в Москве оказались "золотыми" для свердловских спортсменов — они завоевали здесь первое командное место на чемпионате России. В личном зачете чемпионом стал верхнепышинец Сергей Немчинов.

СПОРТИВНОЕ ОРИЕНТИРОВАНИЕ. Елена Леонтьева из клуба ДИСПО-центр (Екатеринбург) стала победительницей второго этапа Кубка мира в ориентировании по тропе (Трейл-О) и третьим призером чемпионата Евро-

пы. Соревнования прошли на трассах города Трускавец (Украина).

ЛЕГКАЯ АТЛЕТИКА. На завершившемся командном Кубке Европы женская сборная России выиграла командный приз. В составе сборной выступала екатеринбурженка Ирина Хабарова, завоевавшая серебряную медаль в эстафете 4x100 м.

Мужская сборная России подолела 4-5 места. В ее составе выступал Борис Кавешников, занявший 8 место на дистанции 800 метров.

ПРИГЛАШАЮТСЯ
ЮРИДИЧЕСКИЕ И ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА
для участия в завершении строительства
ДЕЛОВОГО ВЫСТАВОЧНОГО КОМПЛЕКСА
ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ 11000 кв. м.
по адресу: г.Екатеринбург, пр.Ленина, 49, 52,
находящегося на балансе ФГУП "Техника и технология товаров".
С предположениями обращаться
по тел. (3432) 42-28-64 с 9 до 17 часов.



ИЗВЕСТНЫЙ уральский живописец Николай Гаврилович Чесноков написал книгу воспоминаний — о себе, о своем времени и людях, в нем живущих. Она недавно вышла в издательстве Уральского университета.

За этой новостью так и видится глянецкий фолант с цветными репродукциями работ художника, с многочисленными фотографиями, иллюстрирующими его долгую и непростую жизнь. Но, увы, те, кому посчастливилось получить книгу в подарок, держат в руках скромный томик с надписью "Претворенная в жизнь мечта" на мягкой белой обложке. Иллюстраций никаких нет, текст набран мелким простецким шрифтом — таким печатаются постановления, инструкции и прочие отнюдь не художественные тексты.

Причина всего этого понятна — книга издана на собственном, весьма скромном средства художника и адресована, как он пишет, "прежде всего моим родным и близким друзьям". Тираж мемуа-

ров — 200 экземпляров. Едва ли хватило бы каждому, кто в них упомянут. Ну, не есть ли это показатель духовной бедности нашего сегодняшнего общества?!

Мемуары мемуарам рознь. Можно заказать портрет себя любимого приближенным борзописцем, а потом подписаться не глядя. Но нужно ли это кому-то, даже близкому? А можно, то счастливо погружаясь в чистые и прохладные воды детства, то обжигаясь холодом былых ошибок, то вновь переживая счастье подаренных судьбой любви и дружбы, снова пройти шаг за шагом собственную жизнь, осмысливая и оценивая ее.

Николай Гаврилович творил свою книгу, когда его свалил с ног жестокий недуг. Едва оклемавшись от беспомощности и боли, найдя в себе силы держать в руках перо, он стал писать. Вообще-то, как известно, художники пишут не пером, а кистью. Но кисть слушалась пока плохо. А вот перо не подвело. Не литература вовсе, Чесноков написал вполне художественный текст — плотный по фактуре, энер-

гичный по стилю, местами — юморной и цветистый. Вот же парадокс: всю жизнь он прожил на Урале — две российские столицы были значительной, но непродолжительной школой постижения профессии. Лишь дважды побывал за границей — официальные поездки в социалистические страны, бывшие по тем временам нашим "ближним зарубежьем". В общем, внешне скупая жизненная канва. Но сколько пролегло по ней страстей, смелых и рискованных шагов, мучительных раздумий. "Мне, видимо, на роду была написана веселая анархичность и страсть к приключениям",

— говорит о себе автор. Действительно, большинство из смертных жизнь проживут, не испытав ни висения над пропастью на перетертой — почти до ниточки модельной веревке, ни безденежных и бесследных скитаний в ленинградских дворах, в поездках дальнего следования, ни любви женщины, которая более чем вдвое моложе по возрасту, ни вечного восторга перед миром, что раскрывается вокруг.

"Горы на восходе солнца были необычайно хороши! Все светилось сказочными золотисто-розовыми красками, а там, где падала тень, мерцали синие, лиловые, даже зеленоватые тона. Камни на проталинах рдели густыми красными тонами, в лютых лютых оттенках. Я ощущал какую-то космическую беспредельность, в которой трудно укладывалось понятие о человеке, хотя совсем рядом внизу спали люди, и я, живой и реальный, стоял перед лицом этой горной пустыни и замирал от ужаса и восторга. Это были жалкой попыткой остановить это прекрасное мгновение, и было обидно за свою беспомощность и неумение спеть эту песню так мощно, как она звучала в природе. Но что делать! Надо дерзнуть и быть упорным".

О своей творческой немо-

щи он говорит многократно, но не менее часто — о горячем желании преодолеть ее, о жажде — "до боли сердечной" — поработать всласть. Не просто каторжный труд, а именно эта "работа всласть" и есть чесноковский рецепт успеха, его собственный путь к общественному признанию его творчества.

"Не получая ни от кого и гроша ломаного, на собственном коште выдрался я из грубых низов жизни, из дремучей темноты незнания в одну из самых сложных сфер культуры — в высокое художество".

Официальным признанием Н.Чеснокова как художника можно считать уже

дце и так талантливо выраженной всем строем картин".

Эта бурная история, потрясшая творческую интеллигенцию в начале 60-х годов, воскрешена на страницах книги Чеснокова во всех подробностях. Так же, как и многие события художественной жизни Урала чуть ли не за полвека. Еще один повод вздохнуть о ничтожно малом тираже книги, интересной отнюдь не только "родным и близким".

Многие уральские и российские художники увидят в ней себя. Остается удивляться, как много человеческих орбит пересеклось с орбитой

в себе навсегда — цепкая, образная память художника.

В книге множество эпизодов, которые хочется перечитывать и пересказывать. Наш строгий классик и консерватор, оказывается, — юморист завязатый. Причем порой на грани фолла. Когда лишь точки спасают автора от явного словесного хулиганства.

Атмосфера книги — это уходящий мир просторных изб и чистых полей, отживающих крестьянских ремесел, полузабытых, но воскрешенных на страницах исконно русских слов. И другой мир — вернисаж, студий, творческих мастерских. Они естественно переплетаются в книге, ибо составляют содержание одной и той же жизни.

...Николай Гаврилович пригласил пожаловать к нему, дабы получить книгу в подарок. В мастерской его стало просторнее, чтобы было где развернуться на коляске. Их

Не клоны головы



Чеснокова, сколько уроков, советов, просто душевного тепла раздал он за свои долгие годы. А вот о карьеристах от искусства, приспосабливающихся к тому, что не кривя душой, не сглаживая углов. Но и не теряя объективности. Человек сложен, неоднозначен, в нем — многомерность мира.

Книга густо населена не только собратями по искусству, но и иными, далекими от него людьми. Крупная, суровая фигура отца, лесника Гаврилы Чеснокова. Добрая, хлопотливая, заматанная жизнью мать. Бесхитростная теща, обожающая зятя, при полном неприятии того, чем он занят в жизни. Множество людей, с кем судьба свела лишь раз, а память оставила

двое. Фабричная, повеяло. И самодельная, низенькая — из велосипедных колес и прочего подручного материала. Она удобнее для работы. Чесноков продолжал серию пейзажей Верхотурья, пишет картину с собственного натурного этюда.

— Меня сюда здоровый мужик на горбу приносит, — объяснил художник.

Недельная вахта у мольберта, а потом выходные — дома, на отдыхе. Мы спросили его, будет ли он продолжать литературное творчество.

— Нет, сейчас я до красок дорвался, — ответил счастливый раб своего высокого ремесла.

Римма ПЕЧУРКИНА. Фото Бориса СЕМАВИНА.

■ СТРОЙОТЯДЫ-2000

И поработаем, и отдохнем

Долгое время стройотряды были неотъемлемой частью студенческой жизни, сейчас же они остались только в Уральском регионе. И можно сказать, что ныне они обрели вторую жизнь. В этом году в Свердловской области сформировано 84 отряда, общая численность студентов, входящая в них, — около 2,5 тысячи человек.

О жизни стройотрядов наш разговор с комиссаром общественной отряда Лейлой РАСУЛОВОЙ.

— Лейла, расскажите подробнее, что же это такое — студенческие стройотряды?

— Если кратко, то это люди, предпочитающие праздному отдыху во время каникул работу. Конечно, деньги, которые они зарабатывают, — это важно. Но стройотряды — это еще и спортивные мероприятия, юморины, вечера у костра с песнями под гитару. Я считаю, что стройотряды — это романтика студенческих лет.

Конечно, весь год мы готовимся к трудовому лету — идет профессиональная учеба командиров и комиссаров.

— Какие отряды существуют на данный момент и чем они занимаются?

— Мы работаем в трех направлениях. Сформированы строительные отряды (их 47), которые выезжают на стройки Свердловской и других областей. Каждый отряд, численностью 20—25 человек, старается специализироваться на определенном виде работ. Они строят и ремонтируют железные дороги, крыши, делают кирпичную кладку. В них есть штукатуры, маляры, бетонщики. В общем, выполняют практически весь спектр строительных работ.

Второе направление — педагогическое. Эти отряды (их 21) выезжают в детские

здоровительные лагеря, где студенты работают вожатыми. И железнодорожные отряды (16) — это проводники, которые колесят по необитаемой нашей Родине.

— Лейла, студенты ведь небогатый народ, и вопрос оплаты для них очень важен. Что приносит им стройотрядовское лето в денежном выражении?

— Все зависит от отряда, количества выполненных работ. Педагоги, конечно же, получают мало, порядка 500—700 рублей в месяц, но они питаются бесплатно в лагере, многим это засчитывается как практика. Проводники получают около 2,5 тысячи в месяц, а строители могут и до 10—15 тысяч заработать.

— Лейла, я слышала, что в стройотряд не так-то легко попасть. Какими качествами необходимо обладать, чтобы стать членом одного из отрядов?

— Во всех вузах осенью идет агитационная кампания. Желающие подают заявления. "Старки" присматриваются к новичкам, и весной проходит зачисление. Выбирают лучших — работающих, веселых, компанейских. Нам очень нужны творческие люди, умеющие петь и танцевать и т.д.

— Существуют ли какие-

нибудь должности в отряде?

— Есть командир — это человек, который заведует производственной частью. Он заключает договоры на работу. Комиссар заведует культурной деятельностью отрядов, также есть шеф творческой бригады, шеф песенной группы, есть оформительский сектор.

— Лейла, а свои студенческие годы вы часто вспоминаете? В каком отряде вы работали?

— Я из отряда проводников. У нас практически ежедневно от трагического до смешного был один шаг. Однажды у меня в тумбуре родила цыганка. Тут же встала, отряхнулась и пошла, как будто ничего и не было. Очень интересные были направления. В Риге, например, успевали в Юрмалу съездить — искупаться. До сих пор храню кучу писем от друзей и поклонников, которые приходили после таких рейсов.

— Расскажите, пожалуйста, о студенческом фестивале "Знаменка".

— "Знаменка" — это фестиваль песни. Собираемся уже в 23-й раз. Фестиваль проходит на реке Пышма. Рядом с селом Знаменское (оттуда и название). В первый раз все проходило в самом селе, в клубе, затем решили переехать на природу.

Хотим, чтобы все прошло отлично — с хорошими гостями и интересной программой, салютом. В этом году фестиваль открыт не только для студентов. В нем могут принять участие все желающие и исполнять музыку всех направлений.

Впервые фестиваль будет проходить три дня, с пятницы по воскресенье. Желающие поподробнее узнать о фестивале могут зайти на наш сайт в Интернет www.Znamenka.ru.

Беседу вела Евгения ТЮМЕНЕВА.

■ СОТРУДНИЧЕСТВО

Красноуфимцев лечат академики

Группа лучших башкирских офтальмологов приехала на работу в Красноуфимский район. Одна бригада врачей трудится в самом Красноуфимске, две — в отдаленных селениях. Они оказывают помощь местному населению по диагностике и лечению всех глазных болезней.

Проживающие на территории района башкиры и татары обратились в Курультай башкир Свердловской области с просьбой пригласить из Уфы врачей для оказания медицинской помощи. Уфимцы откликнулись, но ведут прием больных независимо от их национальности.

Услуги оказывают на очень высоком уровне. Руководит группой директор Уфимского научно-исследовательского института глазных болезней, доктор медицинских наук, профессор Академии наук Республики Башкортостан Марат Азнабаев.

Работа светил отечествен-

ной офтальмологии в уральской провинции стала возможной и благодаря соглашению о сотрудничестве, подписанному правительствами Свердловской области и Республики Башкортостан. Активное содействие в организации работы ученых оказывают председатель Курультай башкир области Г. Кагармонов, глава администрации Красноуфимского района А. Кузнецов, главный врач и сотрудники районной больницы.

Гандалиф ЗАРИПОВ.

М Е Н Я Ю
2-комн.
благоустроенную
квартиру + кап. гараж +
телефон в спокойном,
зеленом пос. Малышева
возле г. Асбеста
на 1-комн. квартиру
в Екатеринбург.
Тел. в Екатеринбурге:
627-000,
звонить днем.

ОАО "Режевской механический завод "Рубин"
ПРЕДЛАГАЕТ
к продаже
недостроенный производственный
3-пролетный 2-этажный корпус,
находящийся в 80 км от г. Екатеринбурга.
Имеются автомобильные подъездные пути.
Общая площадь здания — 31,2 тыс. кв. м. Ориентировочная
готовность корпуса к эксплуатации — 75%.
Справки по телефонам: (34364) 2-75-40, 2-73-85,
факс: (34364) 2-14-60.
Адрес: Россия, г. Реж, Свердловская область, ул. Советская, 1.

информирует своих абонентов, что Министерство РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства утвердило прейскурант "Тарифы на услуги электросвязи, государственное регулирование которых осуществляет МАП России" вступающий в действие с 1 августа 2000 года (руб. без налога с продаж)		
Наименование услуг	Город	Село
Абонентская плата, в месяц:		
• население	50	50
Плата за предоставление доступа к телефонной сети в сельской местности:		
• юридические лица	2000	
• население	1500	

Главный редактор
ТИМОФЕЕВ Н.С.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:
ДУНЯШИН А.Б. (зам. редактора),
КОВАЛЕВА Т.В., КУРОШ А.В.,
СКРИПОВА Н.А. (ответ. секретарь),
ЯЛОВЕЦ А.В.

E-MAIL: ecodept@oblgazeta.skiyman.ru
reclama@oblgazeta.skiyman.ru
WWW: www.oblgazeta.skiyman.ru

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 620095, Екатеринбург, ул. Малышева, 101.

ТЕЛЕФОНЫ: приемная — 56-26-67; первый зам. редактора — 75-85-45; коммерческий директор — 75-78-67; отдел новостей и молодежных проблем — 62-77-09, 62-70-04, 65-84-14; отдел экономики — 62-54-85, отдел сельского хозяйства — 62-70-05; отдел спортивно-массовой работы — 62-69-06; отдел гуманитарных проблем, ведущая спецвыпуска "Новая Зра" — 62-61-92, 75-80-33; отдел подписки и маркетинга (реклама) — факс и тел. 62-54-87, тел. 62-70-00; отдел общественно-политических проблем — 62-63-02; отдел сборщиков сети и юриспруденции — 62-70-01; фотокорреспонденты — 75-80-01; отдел писем — 75-78-28; бухгалтерия — 62-54-86; факс 56-26-67.

КОРРЕСПОНДЕНТСКИЕ ПУНКТЫ:
в Каме-Уральском (Южный округ) — 2-81-56, в Нижнем Тагиле (Горнозаводской округ) — 27-93-46, в г. Лесном (Северный округ) — 6-52-62, в Первоуральске (Западный округ) 2-36-00.



Учредители и издатели: Губернатор Свердловской области,
Законодательное Собрание Свердловской области

Адрес: 620031, г. Екатеринбург, пл. Октябрьская, 1

Газета зарегистрирована в Уральском региональном управлении
регистрации и контроля за соблюдением законодательства РФ
в области печати и массовой информации Комитета Российской
Федерации по печати 30.01.1996 г. № Е-0966
При перепечатке материалов ссылка на "ОГ" обязательна.

пресс-бюро «ОГ»

Я Б В УДАРНИКИ ПОШЕЛ...

Администрация Челябинска решила возродить соревнования среди предприятий города. На сегодняшний день в движение вовлечено 54 крупных предприятия города. Все они разделены на несколько групп. Коллективы будут бороться за диплом и переходящий вымпел. Другого поощрения для них пока не придумано. Да и денег нет.

2222 ШОФЕРСКИХ ПРОКЛЯТИЙ

Двенадцать лет горный инженер из Железноводска А. Михно ежедневно осуществлял "проверку на дорогах": в ремонтных боксах и в пунктах вулканизации он собирал предметы, ставшие причиной прокола шин. Свою необычную коллекцию, насчитывающую 2222 предмета, так и назвал — "Шоферские проклятия". Михно извлекал из дырявых покрышек осколки металла, сложенные гвозди, дамские шпильки, застегивающие ремни, спицы для зонтиков и многое другое.

Чтобы эта "тысяча мелочей" не пропала без вести, их владелец решил заявить права на место в Книге рекордов Гиннеса, создав из колесо-режущих предметов изящное панно в виде автомобиля. Пересчитав каждый гвоздик и подвергнув лабораторному анализу дорожный мусор (точно ли имел контакт с резиной?), составители Книги рекордов дали добро.

А одна австрийская художественная галерея предложила жителю Железноводска в обмен на сей шедевр новый "БМВ". Автомобиль пребывает в раздумьях...

"ОГНЕННЫЙ ГРАД"

"Огненным градом" назвали в Барнауле странное явление природы. Вместе с льдинками на землю с неба падали огненные шарики.

Они искрились, а когда на них наступали, рассыпались подобно ртуту. Диаметр градины составлял около 4 см, а вес — примерно 30 граммов. Внутри каждого огненного шарика находилось по небольшой ледяной горошине. Радиационный фон на этом месте оказался нормальным. Но никакого объяснения этому явлению ученые еще не дали. ("Труд").

АЙ ДА ПУШКИН! АЙ ДА СУХИН СЫН!

Так в пору было воскликнуть сотрудникам Вахитовского РОВД города Казани, задержавшим почти полного тезку поэта. Казанский Александр Пушкин больше известен своими криминальными талантами. Правда, больших удач выбранная стезя ему пока не принесла. В свои 25 он уже был судим, нигде не работал. А на днях опять задержан сотрудниками милиции — прямо на месте преступления. В три часа ночи он как раз выносил коробки с оргтехники из помещения одной фирмы. Теперь казанцу "не самых честных правил" светит приличный срок.

("Комсомольская правда").

— **ПО СЛЕДАМ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Погиб журналист

РЕВДА. В минувшую среду в собственной квартире нашли бездыханным корреспондента газеты "Ревдинский рабочий" 60-летнего Николая Григорьевича Колесова. При осмотре места происшествия следственно-оперативная группа не обнаружила следов взлома и пропажи каких-либо вещей.

В правой руке погибшего был зажат нож. В области груди — несколько ножевых ранений. По предварительным данным экспертов, это — самоубийство. Более точные обстоятельства гибели журналиста уточняются.

Воровку приглашали?

ЕКАТЕРИНБУРГ. Сотрудник Чкаловского РУВД в микрорайоне Ботанический задержали 20-летнюю воровку. Анна Резницкая воровала у своих же знакомых. Как правило, она напивалась в гости, иногда с ночевкой, и, выбрав удобный момент, похищала деньги и золотые украшения.

По словам самой Резницкой, она довольно продолжительное время употребляла наркотики. В настоящее время оперативники разыскивают потерпевших, ставших жертвами этой женщины.

Пресс-служба ГУВД Свердловской области.

● Маленькую (2 месяца) кошечку редкого черепахового окраса, веселую, приученную к туалету, — в добрые руки.

Звонить по дом. тел. 24-62-43.
● В Пионерском поселке в июне потеряна немецкая овчарка (девочка, 8 лет) черно-серого окраса, лапы — светлого, хвост наполовину купирован. Просьба помочь найти собаку за вознаграждением.
Звонить по дом. тел. 75-09-78, Татьяна.

Замки: на любую дверь

висячие
накладные
врезные
гаражные
мебельные
почтовые...



...более 20 наименований!

ОАО "Чебоксарский агрегатный завод"
428022, г. Чебоксары, пр. Мира, 1
Тел.: (8352) 23-06-81, 23-32-80, 20-64-06; Факс: (8352) 20-65-80
E-mail: urim@chits.ru Интернет: www.chits.ru/chaz

Представительства:

г. Москва (095) 253-46-36
г. Киев (044) 449-93-10
г. Ростов-на-Дону (8632) 64-91-77
г. Хабаровск (4212) 36-85-60
г. Благовещенск (4162) 35-49-67
44-69-38
(3952) 33-61-68, 33-62-66
г. Иркутск

Номер отпечатан в типографии издательства "Уральский рабочий": Екатеринбург, пр. Ленина, 49. Тел. 51-29-50.
По вопросам доставки газеты звонить в Екатеринбург — 51-25-37, по области — (8-22) 55-97-14.
Электронная версия газеты издательства в Информационно-правовом центре ООО "Информ".

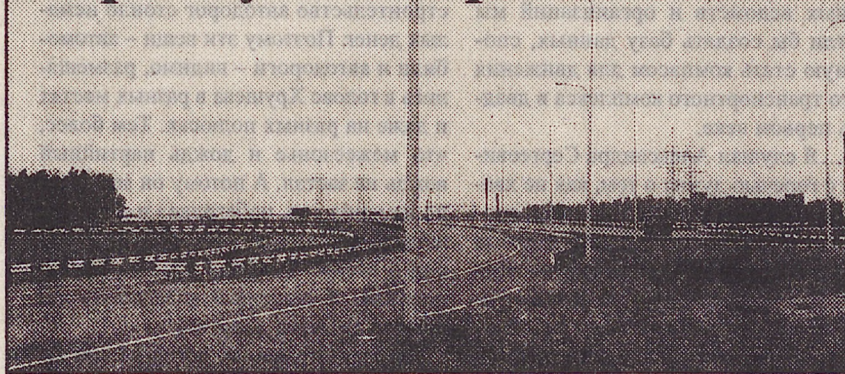
Дороги Среднего Урала

«Областная газета» * 21 июля * 2000 год



Совместный спецвыпуск «Областной газеты» и Свердловского областного государственного учреждения «Управление автомобильных дорог»

У распутья дорожных дел



С неотвратимостью землетрясений, наводнений, пожаров и прочих стихийных бедствий на дорожников обрушиваются реорганизации. Не обошелся без этого и минувший май.

Очередная новация заключается в том, что Российское дорожное агентство (едва мы успели запомнить это новое название) из области «самостийности» плавно перетекает под крыло Минтранса РФ. Говоря словами поэта Андрея Вознесенского, многострадальная отрасль

*«Оригинальности пущей для
Дает гигантского круга!»*

Дело в том, что еще в начале 90-х в составе этого министерства уже существовал Федеральный дорожный департамент. В 1996 году ему на смену пришла Федеральная автомобильно-дорожная служба (ФАДС), ставшая повторением опыта почти тридцатилетней давности. Но и на этом зуд реформаторства не иссяк. Очередная «метаморфоза» не заставила себя долго ждать, и 23 апреля 1997 года своим указом юную ФАДС тогдашний президент Б.Ельцин переделывает в ФДС - Федеральную дорожную службу России. Следом народилось упомянутое агентство. Но и ему не суждена была долгая жизнь...

Что думают об очередной реорганизации и вообще о проблемах отрасли специалисты?

Мы обратились к одному из них -

генеральному директору Ассоциации «АСПОР», отстаивающей на всех уровнях власти интересы дорожных подрядных организаций, А.С. Малову, человеку, 25 лет жизни отдавшему строительству автодорог.

- Александр Сергеевич! Сейчас обсуждается целый пакет законов, которые, надо полагать, больно ударят по дорожным фондам. А это может вызвать цепь негативных последствий, которые станут удавкой для отрасли, губительно скажутся на содержании существующих и строительстве новых автодорог. Что, в свою очередь, по принципу домино ударит по всей экономике страны. Или это не так?

- Россия находится в сложном положении. Поэтому мне трудно дать однозначный ответ. Не буду утопать в риторике, произносить громкие слова - о России, патриотизме и так далее. Но суть в том, что как представитель подрядчиков я хочу только одного: чтобы отрасль исправно и сполна финансировалась, дорожники получали достойную своего нелегкого труда зарплату, строили современные автомагистрали, по которым в убыстряющемся темпе развивалась бы экономика страны. Таков мой ведомственный подход.

Но если бы я сидел в другом кресле, то, вероятно, и подход у меня был бы другой. Представьте, к вам прихо-

дят и говорят: рабочим по несколько месяцев не выплачивается зарплата, учителя и медики падают в голодные обмороки, детей не на что вывозить в лагерь... Дороги на хлеб не намажешь. Поэтому не уверен, что в этих условиях я бы не отдал дорожные деньги людям, которые уже сегодня отказывают себе в самом необходимом. Но... Очень важное «но»!

- А именно?

- Сегодня из самых гуманных соображений мы подрежем строительство и содержание дорог, а через некоторое время это обязательно скажется на целых районах, областях, республиках, где от бездорожья хиреет экономика, где вследствие этого население бедствует сегодня и лишается каких-либо перспектив на завтра.

- А как вы относитесь к упразднению Российского дорожного агентства?

- В принципе, слияние с Минтрансом - это потребность времени. Ведь как можно в единстве рассматривать общероссийский транспортный комплекс, если он сегодня растащен по нескольким ведомствам (их число доходит у нас до 5-6), которые, по определению, преследуют не государственные, а свои узковедомственные интересы? В Минтрансе, в частности, не хватает МПС. Поэтому планы развития железнодорожного транспорта не увязываются с планами развития портов, терминалов

ПОПРАВКА

В предыдущем спецвыпуске «Дороги Среднего Урала» в интервью с генеральным директором ОАО «Свердловскдорстрой» Хмелевым ошибочно было указано, что он Почетный дорожник. На самом деле Геннадий Николаевич - Заслуженный строитель России. Приношу свои извинения Геннадию Николаевичу и читателям за допущенную неточность.

Сергей ИБРАГИМОВ.

аэродромов, автодорожной сети и т. д.

Вообще говоря, во всем цивилизованном мире такой практики, чтобы транспортом страны руководили сразу 5-6 ведомств, нет. При таком подходе общегосударственная транспортная служба неминуемо действует вразнобой. Руководители отдельных ведомств напрямую выходят на правительство и тянут там транспортное «одеяло» только на себя. В ведение министра транспорта С.О.Франка после структурной реорганизации входят автомобильный, морской, речной, промышленный и электротранспорт, а также гражданская авиация и дорожное хозяйство. Что же касается железных дорог, входящих в систему министра МПС Н.Е.Аксененко, то они по-прежнему существуют обособленно от всего транспортного комплекса. Это относится и к кураторству со стороны вице-премьеров Правительства - И.И. Клебанов контролирует деятельность Министерства путей сообщения, а В.Б. Христенко - Министерства транспорта. Поэтому-то и выработка единой комплексной политики в этой области у нас весьма затруднена. Собственно говоря, ее, в общем-то, нет. Убежден, что весь транспорт должен быть сосредоточен в одних руках. Тогда только можно будет надеяться на его оптимальную слаженную работу.

- Александр Сергеевич! У нас страна огромных бескрайних просторов. Везде дороги не построишь. Возникает проблема выбора. Научно-обоснованного, экономически выгодного. Что вы скажете на этот счет?

- Действительно, очень важно понимать, куда стоит вести дорогу. Зачем? До каких пор? Сермяжная правда: ни одна страна в мире не пытается строить дороги там, где зачастую строим мы.

Возьмем Канаду. Свои автотрассы она ведет почти исключительно вдоль границ США. В обжитых местах. Отнюдь не там, где человеку невозможно жить. Где холода до 80 градусов по Цельсию. Это экономически невыгодно. А нам все нипочем. К тому же, по сомнительному принципу - «каждой сестре - по серьге». Чтобы никого не обидеть. Кусочек дороги здесь, кусочек - там. Толку от этого получается мало.

- Какой же выход?

- Мы должны сбалансировать развитие транспорта. Определить, что, где и в каких количествах будем развивать. Чтобы автомобильные дороги работа-

ли в унисон с железными, чтобы ни одна составляющая транспортного комплекса не действовала в отрыве от другой.

- Это же огромная работа. Кто сможет ее поднять?

- Наверное, никто, пока строительство дорог не превратится в одну из наших главных национальных идей. А дело того стоит. Тогда с помощью Академии наук РФ, научных и исследовательских институтов, таких прикладных дисциплин, как экономика, статистика, экономическая география транспорта и др., при участии заинтересованных ведомств и организаций мы смогли бы создать базу данных, способную стать компасом для движения всего транспортного комплекса в двадцать первом веке.

...Я слушал Александра Сергеевича и с горечью думал о том, как не хватает широкой дорожной просвещенности (за неимением лучшего термина назовем это пока так) нашему населению. Не сдержался и высказал этот упрек. Не ему лично, а многим работникам отрасли, которые почему-то келейно решают вопросы о том, по каким дорогам нам завтра ездить и ходить. Не секрет, что штаб отрасли на улице Бочкова, 4 практически отвалил работников СМИ от желания обращаться туда даже за простейшей и совершенно безобидной информацией. А пока, скажем, 90 процентов населения не будет твердо убеждена, что существование Дорожного фонда и разветвленной сети современных дорог также необходимо для жизни, как культура, образование, здравоохранение, над тем же Дорожным фондом будет постоянно висеть «дамоклов меч».

Да и высшим чиновникам не грех почаще и повнимательнее вникать в дорожные дела. Может быть, наш новый премьер М.М. Касьянов - выпускник столичного автомобильно - дорожного института, покажет им в этом личный пример. А то ведь ошибки на этом уровне особо дорого обходятся нашей стране.

Рассказывают, как Н.С. Хрущев в свое время приехал на целину. Погода стояла теплая и сухая. Правительственный лимузин свободно мчался по ровной, как стол, казахстанской степи. Из совхоза в совхоз. И везде, куда ни повернешь руль, открывается множество природных «дорог».

Вдохновленный увиденным, Хрущев собрал в Целинограде партийный актив. Долго и с пафосом он говорил о

задачах целинников, о скором хлебном изобилии, ждущем страну. Бурные продолжительные аплодисменты то и дело прерывали его речь. В зале царил настоящий экстаз.

Оратор лишь слегка прервался, чтобы вытереть вспотевшую лысину, как неожиданно подал голос один из райкомовских секретарей:

- Никита Сергеевич, а не стоит ли нам подумать о строительстве дорог, чтобы вывозить без потерь целинный хлеб?

Автомобильные заводы приносили государству огромную прибыль. А строительство автодорог стоило немалых денег. Поэтому эти вещи - автомобили и автодороги - видимо, размещались в голове Хрущева в разных местах и даже на разных полюсах. Тем более, что межсезонье и дождь партийный вождь не застал. А потому он мгновенно изменил тон, побагровел и загредел на весь зал: «Какие еще дороги? Зачем они в степи? Тут куда хочешь, туда и поезжай. Я запрещаю вкладывать народные деньги в дороги».

И это в то время, когда на той же целине почти половина урожая оставалась на полях. Когда в непогоду грязь российских дорог преодолевали только тракторы да крестьянские лошадки. Когда доля транспортных затрат на бездорожье приближалась к 40 процентам. А нередко и весь урожай уходил под снег.

И сегодня урон от бездорожья и недостаточного развития дорожной сети очень велик. По плотности дорог мы уступаем развитым странам в 10-20 и более раз, в то время как автопарк растет по 10-12 процентов в год. Поэтому «пробки» даже на главных магистралях - свершившийся факт. Что же говорить о глубинке! В распутицу миллионы наших сограждан, словно в средневековье, оказываются отрезанными от цивилизации. Живут словно на островах.

По этому поводу весьма своевременную тревогу забил председатель Комитета Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям Юрий Маслюков. «Только объединив усилия, мы сможем одолеть национальную беду России - бездорожье, вывести страну из затяжного экономического кризиса.»

Думается, и работникам нашей отрасли стоит высказаться по проблемам, которые давно назрели в ее недрах.

Юрий СОРОКИН,
«Российский дорожник».

Дорожные машины вместо кранов

Всегда приятно рассказывать о предприятиях, которые в непростых экономических условиях не столько выстояли, выжили, но и наладили выпуск новой продукции. Сухоложский механический завод, который в далекие советские времена выпускал краны, сегодня стал делать новые дорожные машины.

О новинке - комбинированной дорожной машине - мне рассказал технический директор Сухоложского механического завода **Лысцов Андрей Викторович** прямо в цехе, рядом с новенькой блестящей машиной:

- Комбинированная дорожная машина, которую вы видите, предназначена для содержания дорог с твердым покрытием, для дорожников и коммунальных служб. Эта машина изготовлена на шасси Новоуральского автомобильного завода, грузоподъемностью шесть тонн и может работать круглый год. В зимнем варианте машина оборудуется пескоразбрасывателем, отвалом для уборки снега и щеткой. В летнем варианте - емкостью на пять кубометров воды, щеткой для очистки дороги, поливочным оборудованием для мойки дорожного полотна и щеткой для мойки дорожного ограждения. Машина уже успешно прошла испытания. Сейчас оформляются протоколы испытаний по всем видам работ, отправляются в Москву. В ближайшее время мы должны получить сертификат "Одобрение типа транспортного средства", после чего сможем вполне официально и на законных основаниях изготавливать и продавать эти машины.

Оказалось, что сухоложские машины в несколько раз дешевле зарубежных аналогов, хотя функции, в принципе, выполняют те же. Конечно, у «западников» больше «навесок», больше всяких агрегатов (сухоложские машиностроители, кстати, над этим вопросом тоже думают). Пока же есть только оборудование, крайне необходимое дорожникам. От наших российских аналогов машин новинка отличается тем, что все сделано на обычных съемных механизмах, поэтому сезонное переоборудование делать очень просто. Изготовлена КДМка на девяносто процентов из узлов, деталей и комплектующих, производимых на предприятиях нашей области, что облегчает обеспечение их запчастями.

Я не удержалась и проехала на машине по двору завода. Водитель умело

управляет всем оборудованием прямо из кабины и обслуживает ее в одиночку. Смена же агрегатов производится на станции техобслуживания, где при помощи еще одного человека КДМка быстро переоборудуется.

Появились и первые заказчики:



«Свердловскавтодор» готов купить десять машин, «Уралсвергаз» - четыре, коммунальщики Екатеринбурга подали заявку на одиннадцать машин и челябинцы стоят в очереди на покупку этих машин. «Подняться с колен» коллективу завода было нелегко. Шли к этому успеху три года. Теперь у заводчан в планах «покорить» всю Россию, подумывают уже и о соседях по СНГ.

Поведал Андрей Викторович и о том, с чего они начинали:

- Мы начинали с простых дорожных ножей, которые ставятся на дорожную технику и через три года вышли на изготовление специального навесного оборудования, которое уже можно показать. Надо сказать, что дорожники к нам приглядывались. Приходилось доказывать нашу полезность. Все три года работали преимущественно со Свердловскавтодором, все пожелания и нюансы учитывались.

Пока завод может выпускать до десяти машин в месяц. В перспективе же планируют делать по 20-30 машин. Комбинированные дорожные машины будут двух типов: на шасси ЗИЛа и шасси КАМАЗа.

Как шел процесс перепрофилирования завода на дорожную технику, я услышала от **Останкова Бориса Алексеевича**, генерального директора Сухоложского механического завода:

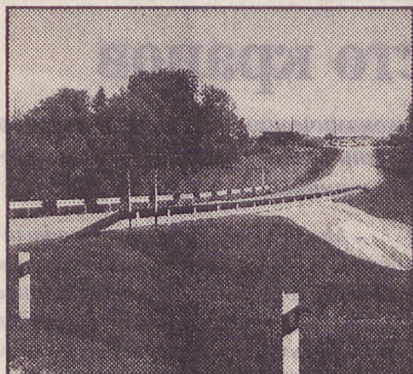
- Мы не полностью перепрофилировались. Основное оборудование для выпуска консольно - козловых кранов осталось сохранено, и завод сегодня способен их выпускать. Не выпускаем только потому, что не можем найти инвестора, который бы мог профинансировать изготовление опытного образца совершенно нового крана. Новый кран пригоден для любой отрасли промышленности, для любого предприятия, для любой строительной площадки.

Основной, самый трудный момент был, конечно, в 1996 году, с 1997 года подъем завода все-таки начался. С мая 1997 года стали приходить первые люди, которые работали раньше на заводе,

хотя одна треть квалифицированных людей все же потеряна (в былые времена на предприятии работало до тысячи человек, сегодня - 350). Мы стали себя уверенно чувствовать, когда контрольный пакет акций оказался у правительства Свердловской области. В 1998 году, в январе, председатель правительства Алексей Петрович Воробьев сказал: «Если перейдете в собственность Свердловской области, будем вам помогать». С его помощью и перешли. Помог нам и глава нашего муниципального образования Быков Анатолий Николаевич. Но особо хочу отметить заинтересованный и деловой подход нашего сегодняшнего главного акционера - областное Управление автомобильных дорог. С таким «хозяином» просто стыдно нам не поднять завод на тот уровень, на котором он когда-то был. По инициативе Управления сегодня у нас 60% производства перепрофилировано на выпуск дорожной техники и оборудования.

Уезжала я из Сухого Лога с ощущением уверенности, что заводчане уже не позволят обстоятельствам вновь сделать их «нищими и слабыми». Они уже увидели перспективу и готовы за нее всерьез бороться. Но адаптация к рыночной среде, похоже, еще продолжается.

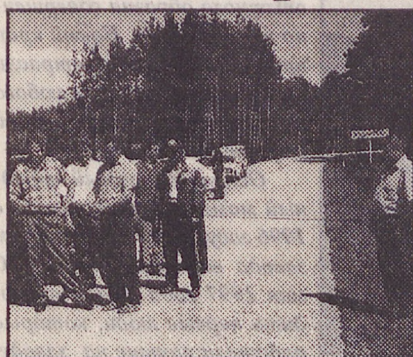
Марина СТАРОСТИНА.



Ежегодно областная сеть автодорог общего пользования прирастает почти на полторы сотни километров. В этом году первыми сдали в эксплуатацию свой объект дорожные строители ЗАО «Мелиострой», расположенного в Байкаловском районе.



Из непролазной грязи - в цивилизацию



Даже самая удаленная деревня населена людьми. Людьми, желающими жить не хуже «городских», но, зачастую, лишенных этой возможности. Иногда приходится слышать рассуждения на тему строительства автодорог в сельской местности примерно такого характера: «Зачем «вбухивать» деньги в дороги, ведущие в глухомань? Зачем деревне с тремя десятками жителей хорошая дорога? Не лучше ли отремонтировать лишнюю улицу в Екатеринбурге?» Безусловно, Екатеринбургу и другим городам нужны красивые и ухоженные улицы. Но если «вымрет» село, горожанам тоже не выжить. А село без нормальных дорог нормально развиваться не может. Поэтому и строятся они в места, на первый взгляд, бесперспективные, строятся, чтобы подарить людям надежду на счастливое будущее. И в первую очередь сельской молодежи, чтобы она захотела остаться дома и рачительно хозяйствовать на родной земле.

Поездка с государственной комиссией в Байкаловский район на приемку двух участков автодороги «Малое Серково-деревня Чувашева» общей протяженностью 1,87 км принесла мне несказанное удовольствие. Лично я еще такой автодорогой четвертой категории (категорий всего пять, высшая - первая) не видел, но таковые, говорят, есть.

Все конструктивные элементы вы-

глядели очень эффектно, а дорога в целом смотрелась просто великолепно. Ровная лента асфальта уходила вдаль и терялась в небесной синеве на пригорке.

Тем не менее, члены комиссии очень тщательно обследовали все водопропускные трубы, испытали на прочность дорожные знаки и даже измерили рулеткой в нескольких местах ширину дорожного полотна и обочин. Когда размеры совпали из сантиметра в сантиметр с проектными, все дружно рассмеялись: «Такого в природе не бывает, но факт есть факт!»

Меня удивило то, что следом за госкомиссией шли автобус и «вахтовка» с рабочими. Оказалось, что это сделано не случайно - в них в полном составе ожидала вердикта госкомиссии бригада, строившая дорогу и готовая тотчас устранить любые замечания. Больше всех, пожалуй, чувствовал свою ответственность за сдаваемый объект прораб Сергей Николаевич Евтюгин, который непосредственно руководил работой строителей, но исправлять ничего не пришлось.

Реакция на наш приезд местных жителей имела тоже свои интересные моменты. Они с интересом наблюдали за действиями членов комиссии. В деревне Чувашева загорелый до черноты мужчина попросил запечатлеть его вместе с домочадцами на новой автодороге. Свою оценку труда дорожников он выразил всего двумя словами: «Сделано капитально!» и поднял большой палец. В деревне Долматова местная жительница натянула поперек дороги ленточку и неожиданно для всех устроила госкомиссии торжественное открытие автодороги. «Откройте, пожалуйста, нашу дорогу! - попросила она, протягивая ножницы, а потом добавила: - Вся жизнь ходили по колено в грязи, так хоть на погост понесут по хорошей дороге». Генеральный директор ЗАО «Мелиострой» Анатолий Николаевич Капитонов подтвердил, что еще буквально два-три года назад жители этих



деревень в весенне-осеннюю непогоду были буквально отрезаны от остального мира. Теперь же они круглый год смогут бывать в райцентре.

Заместитель главы муниципального образования Александр Сергеевич Лукьянов, давая отличную оценку работе своих земляков, в то же время посетовал, что эту красоту не увидят гости, которые приедут в Байкалово на юбилейные торжества. Кстати, он поблагодарил мелиостроевцев за помощь в благоустройстве улиц поселка, на которых исчезли ухабы и лужи.

После изучения положения дел на автодороге госкомиссия принялась за проверку документации. На каждый вопрос был дан четкий ответ или представлен соответствующий документ. Подводя итог, председатель госкомиссии, заместитель начальника областного Управления автодорог Владимир Иванович Бургаев отметил, что с каждым годом качество работы ЗАО «Мелиострой» растет. «Объект сдан почти «на пять», - сказал он, а «пять» у него заслужить, говорят, практически невозможно.

Комиссия и дорожные строители остались друг другом вполне довольны: акты госприемки подписали без единого замечания, даже экологи были удовлетворены качеством сделанной рекультивации. Вот так бы везде и всегда!

Сергей ИБРАГИМОВ.



- Одним из необходимых условий реализации «Комплексной программы повышения качества строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог Свердловской области» является создание системы контроля качества на всех этапах выполнения дорожных работ. Как в разрезе этой программы действует отдел?

- Я понимаю под контролем качества - контроль за соблюдением технологии работ и контроль (проверку) качества материалов. Существует три вида контроля качества материалов. **Первый - приемочный (входной) контроль** - происходит на стадии приемки подрядчиками материалов от поставщиков. **Второй - операционный контроль** - проводится в процессе производства работ. Каждый подрядчик, в соответствии с определенными нормативными документами, должен выполнять конкретный объем работ по контролю качества собственных строительных материалов. Это касается щебней, каменных материалов, битума, минерального порошка, песка и ряда других материалов, а также строительных конструкций. Львиная доля контроля выпадает на подрядчика. **Третий вид - приемочный контроль.** Когда завершается какой-то конструктивный элемент, либо составляется акт о скрытых работах, производятся различные измерения, которые указаны в СНиПах. На основании этих замеров и их сверки с положенными результатами (в сравнении с проектной документацией, в которой даны параметры и ГОСТы на материалы), делается итоговое заключение. Что касается операционного контроля, как удалось мне наблюдать в различных подрядных организациях, то им практически не занимаются или делают его не вовремя. Причину вижу в том, что руководители подрядных организаций очень мало внимания уделяют своим лабораториям, поэтому нет ни средств на приобретение оборудования, ни кадров.

- Как поставлен входной конт-

Будет хорош контроль — будут хороши и дороги

Были времена, когда при полном бездорожье люди мечтали о том, чтобы просто была возможность добраться из одного населенного пункта в другой. Добраться с минимальными мучениями. Сегодня люди уже хотят иметь дороги мирового уровня. Чтобы решить эту задачу, Областным Управлением автодорог Свердловской области была разработана и планомерно реализуется «Комплексная программа повышения качества строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог Свердловской области». Достичь желаемого результата нельзя, не решив проблему контроля за качеством проведения дорожных работ. Какова роль в этом важном деле отдела контроля качества Управления автодорог, рассказывает начальник этого отдела МООР Евгений Владимирович.

роль?

- Входной контроль проводят, но не в полном объеме.

- В чем причина?

- Основная причина - нехватка штатных единиц: один лаборант или максимум два на предприятие. Некоторые лаборатории не пригодны для использования в зимний период, так как это либо какой-то неотапливаемый «сарай», либо в лаборатории нет воды. А на сегодняшний момент большинство строительных материалов поставляется в зимний период.

- Есть проблемы при операционном контроле?

- Как правило, у наших подрядчиков очень много объектов. Тем не менее, такая крупная организация, как Свердловскавтодор производит операционный контроль. Но многие организации не хотят делать работу, требующую больших усилий. Они не производят, например, оценку асфальтобетона на асфальтобетонных заводах в полном объеме, как положено по СНиПам. При подвозе асфальтобетонной смеси на объект и при ее укладке не контролируют температуру (жалуются, что часто ломаются стеклянные «градусники», хотя имеются и биметаллические термометры).

- Асфальтобетонные заводы порой находятся далеко от места работы подрядчика, километров за сто. Может, измерения температуры не делаются потому, что все заранее знают результат?

- Нет. Не из-за этого. Конечно, играют роль и удаленность, и погодные условия и многое другое, но дорожный мастер или тот, кто следит за укладкой

асфальтобетонной смеси, должен контролировать температуру — это положено в соответствии с нормативными документами.

- Хорошо. А приемочный контроль тоже делает подрядчик?

- В принципе, приемочный контроль тоже делает подрядчик.

- То есть, какая-то центральная структура принимает работу у своих подразделений?

- Да. Приемочный контроль - это что такое? Это тот же самый операционный контроль, только он делается в меньшем объеме (в СНиПе записано: 20% от операционного). Если мы строим дорогу, то мы должны измерять ширину дороги через 50 метров, а при приемочном контроле подрядная организация в присутствии заказчика должна произвести замеры только на 20% от общей протяженности.

- В чем роль вашего отдела и лаборатории?

- У подрядной организации должны быть данные своей службы контроля (лаборатории), на основе которых наш отдел делает заключение о качестве работы. Конечно же, мы должны делать и выборочный контроль, на проверяемом объекте или участке автодороги взять несколько проб (например, определенный объем каменных материалов) и испытать их в своей лаборатории. Так проверяются сведения, представленные нам подрядчиком, соответствие их действительности.

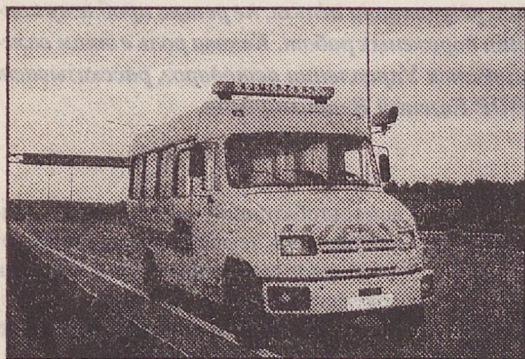
- Все ли вы можете испытать у себя в лаборатории?

- На сегодня лаборатория может испытывать такие каменные материалы как песок, минеральный порошок

(то есть, компоненты для изготовления асфальтобетонных смесей), сам асфальтобетон и, безусловно, грунты.

- А остальные параметры?

- Не все материалы и изделия мы можем проверить. У нас имеется диагностическая лаборатория, которая контролирует ровность дорожного полотна, сцепление, основные геометрические параметры, характеризующие правильность строительства, реконструкции или ремонта, а также модуль упругости, характеризующий прочность



дорожной одежды. Эти параметры мы проверяем непосредственно на дороге. Что же касается контроля цементобетонных и железобетонных изделий, то это пока не входит в нашу задачу.

- То есть, контролем качества мостов и путепроводов вы не занимаетесь?

- Этим занимаются другие. На сегодняшний день заключены договоры со сторонними организациями, которые осуществляют так называемый сторонний контроль. Это Свердловский филиал "РосдорНИИ". Он занимается контролем качества недостающих параметров.

- У каких подрядчиков есть хорошее оснащение для контроля качества?

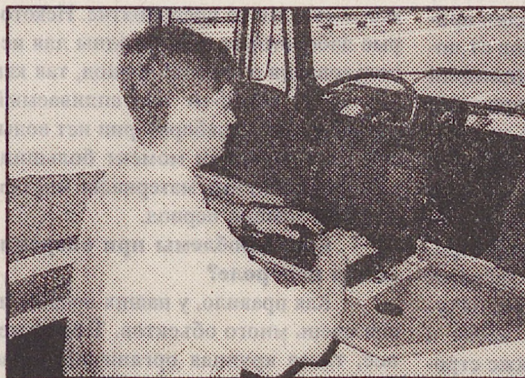
- Прежде всего, хочется отметить Свердловскавтодор, Уралтрансспецстрой – хорошие кадры, хорошие лаборатории, но они не справляются с делами из-за большого объема выполняемых работ.

- А «помельче» подрядчиков можете назвать?

- Закрытое акционерное общество «Жасмин». Оно производит контроль в полном объеме, необходимое оборудование имеется, даже приобретается новое. Его специалисты часто приезжают к нам в лабораторию, консультируются по выбору оборудования.

- Чем вы занимались с момента создания?

- Существоем мы полтора года. В начале первого года лаборатории как таковой не существовало. Моя работа сводилась к тому, чтобы оборудовать помещение, закупить самое качественное, современное и высокопроизводительное оборудование по контролю качества различных материалов. Создавался проект, по которому происходило строительство лаборатории, длившееся четыре месяца. Такая продолжительность постройки лаборатории была обусловлена технологией строительства, проходившего в зимний период. То есть, все сводилось к действиям одного человека – меня. Сейчас идет работа по набору кадров. На данный момент принято уже два человека, которые занимаются проверкой объектов подрядных организаций и оснащенности их лабораторий. Они проверяют, существует ли контроль качества на самом деле или это всего лишь формальные



записи на бумаге. Наша лаборатория контролирует и согласовывает рецепты асфальтобетонных смесей. Раньше такая работа не проводилась, из-за чего, я считаю, качество их оставляло желать лучшего.

- А проверяется ли сам процесс приготовления смесей по утвержденной рецептуре?

- Безусловно, проверяется. Делаются вырубки и, если рецепт не совпадает с реальным составом смеси в уложенном покрытии, это фиксируется как нарушение.

- Какие санкции предусмотрены в этом случае?

- Во-первых, объемы работ не принимаются и не оплачиваются. Во-вторых, подрядчику приходится перделывать брак.

- За чей счет?

- За счет подрядной организации. Кроме этого могут быть применены

штрафные санкции в денежном выражении, размер которых оговаривается в подрядном договоре.

- Результаты ваших проверок при этом учитываются?

- Да.

- Кому они передаются?

- Отделу капитального строительства или заместителю начальника Управления по строительству. Они принимают объемы работ по строительству, реконструкции и ремонту.

- И как реагируют на ваши сообщения?

- Дальнейший контроль наш отдел не осуществляет в связи с нехваткой кадров. Судя по некоторым объектам, реагируют.

- Еще есть отдел эксплуатации. Вы с ним как-то контактируете?

- Пока нет. Такой задачи перед нами не ставилось.

- Какие задачи вы видите в общем деле исполнения «программы качества»?

- Необходимо наладить четкие взаимоотношения с поставщиками каменных материалов, которых мы имеем под боком, в нашем регионе (карьероуправления). Есть график выезда на объекты. Старемся выезжать в начале месяца для того, чтобы вовремя выявить все несоответствия в работе подрядчика. В конце месяца выезжают «кураторы» принимать объемы работ и мы можем дать каждому куратору информацию по каждому объекту, как обстоят дела у подрядчиков по качеству строительства или ремонта. Но для того, чтобы ежемесячно выезжать на 20% объектов и в полном объеме производить контроль качества нужен штат, как минимум, человек семь.

- Есть ли какие-то новинки в лаборатории?

- Приобретен прибор «Оникс», который позволяет определять прочность бетона. С его помощью можно оценить качество производимых балок для мостов, для путепроводов, труб, а также судить о монолитности цементной стяжки.

- Что планируете на ближайшее будущее?

- Хочу выстроить полноценную и эффективную систему взаимодействия с отделом капитального строительства и подрядчиками.

Беседовал Сергей ИБРАГИМОВ.

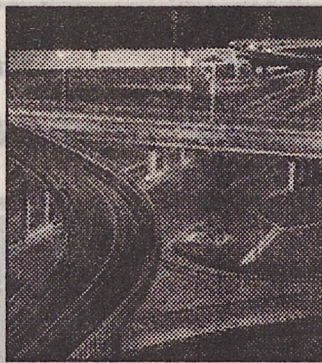
Не дураки и дорога

Следственный комитет МВД РФ возбудил ряд уголовных дел по факту расхищения средств, выделенных на строительство МКАД.

Без преувеличения, МКАД строила вся страна. Как и всякое «авторитарное» мероприятие, бывшая «дорога смерти» финансировалась с избытком. Раскошелиться пришлось всем столичным коммерческим структурам. Изрядно выпотрошили городскую казну, федеральный и столичный дорожные фонды. Плюс - международные займы.

Контроль над расходами? О чем вы, ведь даже проектная документация «шла с колес»! Неудивительно, что размах мероприятия привлек внимание предприимчивых жуликов.

Схема воровства примитивна. Например, руководство СУ-802 (один из подрядчиков) заключило договора субподряда с 56 организациями. Среди них - десяток «фирм», которые со-



здавали специально для обналаживания ворованных средств. Их регистрировали по утерянным или похищенным паспортам. Как оказалось, ролью «пращечных» соблазнились и вполне респектабельные организации: ЗАО «Монтажэнерго», ЗАО «Дормехстрой», ООО «Автолада» и другие.

Пока что раскрыты хищения на сумму 17 миллионов долларов. Большая часть из них была переведена на счет московского представительства американской корпорации «Медоубрук Холдинг». Смешно, но в ходе проверки выяснилось, что и она зарегис-

трирована по утерянному паспорту! В корпорации деньги не задерживались - поступали в банки Германии, Швейцарии, Англии, Италии, Австрии и США (в частности - в Bank of New York).

Сотрудники ГУБЭП МВД РФ предполагают, что расследование будет долгим. И... не обязательно успешным. Посадят, скорее всего, только «стрелочников». Например - начальника СУ-802 Олега Хоменко. А высокие покровители (нити ведут в московское правительство, хотя имен не называют), без которых не могла осуществиться столь масштабная афера, как всегда избегают ответственности.

Вскоре могут появиться и новые уголовные дела, на сей раз по фактам преступной халатности. Другими словами - не всегда качество работ и материалов соответствовали требованиям стандартов. Поэтому в лучшем случае нас ждет непрекращающийся ремонт МКАД. А соответственно и новое финансирование. Раскошелиться придется...

Действительно - «кольцевая»!

Новые дорожные знаки

Пресс-конференция, посвященная безопасности дорожного движения, прошла в офисе фирмы «З М» (она занимается материалами для организации дорожного движения).

Журналистам представили новый вид световозвращающей пленки. Ее отличие - повышенная способность к отражению света. Специалисты фирмы утверждают, что дорожные знаки с новой пленкой будут видны со значительно большего расстояния, в любую погоду и время суток. Также они предлагают помещать знаки на прямоугольники желтого цвета, что значительно улучшает восприятие, и снабдить культурные объекты (парки, зоны отдыха, музеи) указателями на коричневом фоне. Появятся ли новые знаки на дорогах и когда - неизвестно. Пока что фирма ведет переговоры с ГИБДД.

музей А.С.Пушкина



Стеллишки

- Дед, ты как это на своем «КРАЗе» в город ездил? Там ведь такое движение.

- Очень просто, внучек. Подъезжаю к перекрестку, смотрю, нет ли «КРАЗа» справа, нет ли «КРАЗа» слева, если нет, то переезжаю перекресток.



* * * * *

Инспектор ГИБДД останавливает водителя за превышение скорости.

- Придется оформлять протокол!

- Не надо, командир, - взмолился водитель, стараясь сунуть купюру. - Возьмите для дома, для семьи.

- Я не женат! - сказал, расписываясь под протоколом, инспектор.

Водитель, обиженно:

- Еще бы! Кто с таким жить-то захочет?..

* * * * *

Переполненный автобус. Истерический голос с задней площадки:

- Кто потерял 50 долларов?!

Все недоуменно молчат, переглядываются.

Опять голос:

- Кто потерял 50 долларов?!

Тут встает бугай-кондуктор и говорит:

- Ну я.

Истерический голос:

- А чего сидишь, ищи давай!

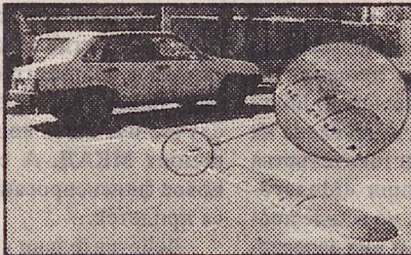
Какой он - идеальный «лежачий полицейский»? асфальте!

Ответ	Колич-во ответов	%
Невысокий, но строгий	88	6%
Большой и спокойный	115	8%
В яркой «форме»	250	16%
Без дела и знака не лежит	398	26%
Истребить как класс!	677	44%

Количество участников опроса: 1528. Отчет создан в 3 часа 24 минуты 7 июля 2000 года.

Когда «лежачий» бьет

До сих пор ни в одном ГОСТе не указаны параметры, которым должны соответствовать эти «неровности». Нет и специальных знаков, предупреждающих



о приближении к «трамплину» (знак 1.16 «Неровная дорога» вразумительного предупреждения не дает). Вот и превращаются «спид-брейкеры» в «кар-брейкеры» - «уничтожителей машин».

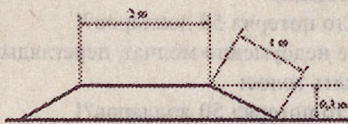
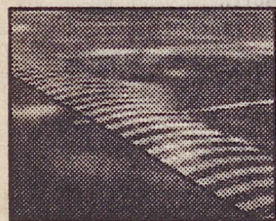


Лепят из асфальта эти «сюрпризы» где попало. Встречаются та-акне экземпляры! Видели своими глазами: на ровной дороге, ко

всему прочему, улеглась распиленная вдоль металлическая труба. Прощай, подвеска!

Другое дело - вполне цивильный фирменный «спид-брейкер» из жесткой резины с яркой разметкой. Буквально к концу этого лета обещают еще один ГОСТ, в котором регламентируют размеры искусственных неровностей (показаны на рисунке внизу).

Кстати, в большинстве западноевропейских стран «миролюбивые полицейские» лежат на улицах уже давно. Скорость водитель снижает, а глушитель остается при нем. Хорошее настроение - тоже.



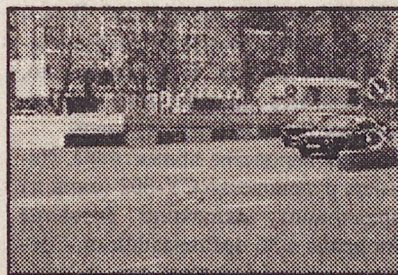
Знак рисуют на...



Разметка 1.14.3 «Пешеходный переход, где движение регулируется светофором» отменена. Скорее всего, вместо нее будут использовать только обычную «зебру». Новый ГОСТ 51256-99 - он начал действовать с 1 января этого года - содержит и другие изменения. Появилась новая разметка.

Временная разметка оранжевого цвета

Ее назначение - информировать о временных изменениях в организации движения и указывать маршруты объезда участков дорожных работ. Элементы будут изготавливать из материалов, которые позволят быстро их удалить.



Кстати, запрещено использовать оранжевый цвет для нанесения разметки 1.4 «Обозначение мест, где запрещена остановка транспортных средств», 1.10 «Обозначение мест, где запрещена стоянка транспортных средств» и 1.17 «Обозначение остановок маршрутных транспортных средств и стоянок автомобилей такси» - она была и останется только желтой.

Дублирование дорожных знаков

Теперь на поверхности дороги рядом с предупреждающим или запрещающим знаком

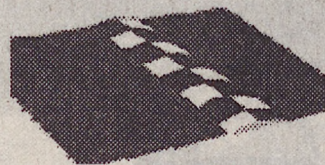


можно будет увидеть его увеличенную копию. И если сотрудник ГИБДД остановит вас за

превышение скорости, отговорка «не заметил знака» уже не пройдет.

Искусственные неровности

Нелюбимых водителями «лежачих полицейских» теперь должны обозначать разметкой 1.25



«Искусственные неровности». Не заметить трудно - ее вид наводит на мысли о «лежачих таксистах» или «лежачих шахматистах».

Над выпуском работали
Сергей ИБРАГИМОВ и Евгений СУВОРОВ.