

И все это про Эльбрус, величественный и в то же время пугающий своими вершинами и отвесными скалами. Наверное, каждый мечтает своими глазами увидеть это чудо природы, и я совсем не исключение.

Сегодня, чтобы оказаться у подножия Эльбруса, необходимо сесть в автомобиль и проехать по комфортабельной трассе Р-217 (М-29) «Кавказ». Дорога пролегает вдоль скал и ущелий, ее пересекают бурные воды реки Малки. От потрясающих видов захватывает дух, а на некоторых участках сердце начинает биться чаще еще и потому, что кажется: сверху вот-вот что-то упадет. Да, поездка в горы всегда непредсказуема, но здесь все иначе: трасса давно стала безопасной и готовой к любым природным явлениям.

Следит за ее качеством управление дорог «Кавказ» под руководством Руслана Лечаджиева, а именно филиал в Кабардино-Балкарии. Недалеко от границы Ставропольского края и республики видны знаки, предупреждающие о ремонте автомагистрали. Чуть проехав вперед, уже слышишь шум дорожной техники. Ага, вот и первые участки ремонта км 382+100 – км 392+000 и км 392+100 – км 406+400. Здесь свою работу ведет подрядная организация ООО «Партнер». Несмотря на раннее утро, рабочий день уже в самом разгаре. Да, сегодня он будет полон вопросов.

– Что делаете? – спросила я парня в рабочей экипировке.

– Ведем активную работу.

– А что это за машина?

Судя по его широкой улыбке, было понятно, что впечатление дорожника я не



произвожу. Но молодой человек приветливо отвечал на все мои вопросы.

– Мы сейчас занимаемся фрезерованием – удаляем поврежденный слой дорожного покрытия, а затем будем его выравнивать.

Конечно, о тонкостях мастерства фрезерования можно было и не спрашивать, все видно и так. Многоотонная машина едет по отведенному участку трассы, оставляя за собой шлейф из нижнего покрытия. Теперь можно увидеть, из каких слоев состоит «дорожный пирог» Кабардино-Балкарии. Оказалось, все просто –

стандартные требования к качеству и подборка материалов в зависимости от погодных условий.

– Какие особенности погоды имеются в вашем регионе?

– Наш регион по-настоящему богат растительными культурами. Многие здесь живут своим хозяйством: кто-то держит скот, другие выращивают фрукты и овощи. Дело в том, что количество дождей, особенности температуры воздуха и влажность позволяют созревать практически всему. Хотя иногда для нас это совсем не благо: приходится подбирать материалы, которые позволяют бы дорожному полотну выдерживать нагрузки не только природного характера, но и искусственно созданные. Например, стадо коров, которое мирно прогуливается по федеральной трассе, – явление совершенно обыденное.

Да, это и впрямь заставляет задуматься. Солнце, снег, дождь, машины, да еще и коровы – все это так или иначе воздействует на качество и износостойкость трассы. Но, как оказывается, и в таких случаях у дорожников имеются решения. Так, на многих участках автомагистрали «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике применяют геосетку. Это нитепрошивной материал, состоящий из сверхпрочных синтетических нитей, скрепленных меж-



ДОРОГИ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ

Людмила НАХАЕВА, пресс-служба ФКУ Упрдор «Кавказ»
Фото предоставлены управлением

Здесь время замедляет рваный бег,
И знают ли живущие на свете,
Как пахнет освещенный солнцем снег,
Чем дышит перевала льнувший ветер.

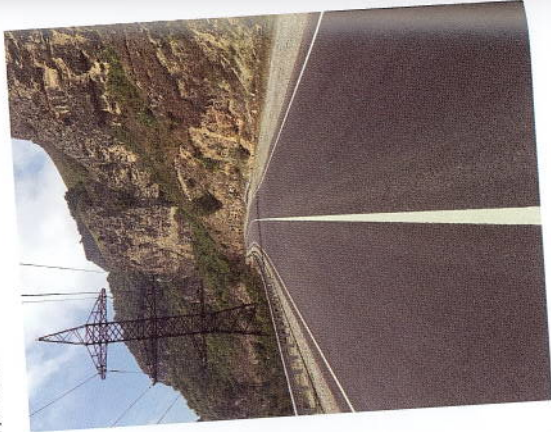
В.П. Белиловский



с поверхностями трения и обеспечивать регулирование свойств. Проще говоря, мы можем рассмотреть особенность движения транспортного средства по покрытию. Представьте, едете вы спокойно на своем красненьком, как обычно предпочтает девушки, или просто цветном автомобиле, а навстречу несет парень явно заметивший вас. Что будет? Нога сама к тормозу произвольно потянется. А тут скользко, дождь. Вот и поможет ЩМА. Это покрытие в первую очередь способствует сохранению качества сцепления автомобиля с дорогой. Поэтому даже если машина будет двигаться с большой скоростью, при резком торможении ЩМА сработает как дополнительный тормозная подушка.

Рассказ Марата о ЩМА и красненьком автомобиле оказался не только познавательным, но и весьма занимательным. Однако нас интересует еще один герой, только совсем не человек, а современное чудо техники – перегружатель асфальтовой смеси. Многотонная машина появилась на дорогах региона относительно недавно, но уже поражает своими возможностями. Перегружатель предназначен для хранения и перемещения горячей асфальтовой смеси из самосвала в асфальтоукладчик для обеспечения непрерывной укладки. Этот агрегат позволяет не только сэкономять время дорожников, но и намного повысить качество укладки покрытия.

Любоваться ровными швами и совершенно гладким покрытием можно часами, но нас ждет еще несколько важных участков. Так что, пожелаем ребятам удачи, мы запрываем в синий, замечу, мужской автомобиль и мчимся дальше по неизведанным местам.



правляемся мы именно к ним.

– Как вас зовут?
– Марат, – уверенный мужской голос заглушил даже шум дорожных машин.
– Марат, какие работы ведутся у вас на участке?

– В первую очередь мы выравниваем слой покрытия, укладываем ЩМА-20. Щебеночно-мастичный асфальтобетон – самостоятельная разновидность этого материала, которая способна одновременно обеспечить подвижность, шероховатость и водонепроницаемость покрытия. По сравнению с другими асфальтобетонными смесями она содержит большее количество щебня и битума.

– А что означает цифра 20 в названии?
– Дело в том, что основным элементом, формирующим структуру асфальтобетона, является щебень. Сегодня используются соответствующие его фракции (5–10, 10–15, 15–20 мм) и плотные трудношлифуемые горные породы, которые образуют отличный сцеплением с вяжущим битумом, что и дает название марке ЩМА. Кстати, одним из преимуществ такого покрытия является использование щебня из металлургических шлаков, который должен соответствовать общим техническим требованиям. Именно он помогает обеспечить отличные фрикционные свойства для безопасного автомобильного движения.

– Фрикционные свойства?
– Да, наиболее часто фрикционными свойствами управляют, создавая условия для появления на рабочих поверхностях элементов, которые в процессе трения, существуя в виде пленок, способны химически или физически взаимодействовать

дубой. Использование подобных технологий позволяет не только увеличить срок эксплуатации дороги, но и повысить ее устойчивость к разрушениям и коррозиям. Укладка геосетки является третьим, после фрезерования и выравнивания, этапом ремонтных дорожных работ. Такая последовательность действий позволяет более эффективно подготовить трассу к укладке верхнего слоя покрытия.

А мы с Виктором, представителем филиала ФКУ «Кавказ», узнав об особенностях устройства дорожного полотна федеральной трассы, отправились на следующий участок, где рабочие уже выравнивают покрытие. Виктор, кажется, знает о дорогах республики абсолютно все.

За время движения от одного пункта назначения к другому мы успели осмотреть местные достопримечательности. На нашем пути встретилось несколько памятников боевой славы и мемориалов героям, погибшим в Великой Отечественной войне. Они тоже находятся под надежной защитой дорожников. Ежегодно к празднику 9 Мая ФКУ Упрдор «Кавказ» благоустривает территорию вокруг памятных мест. На субботах работники управления привозят в порядок растительность, близлежащие участки трассы, обочины и сами мемориалы. Вот и повстречавшийся нам на пути навеки застывший солдат выглед так, словно только присел на камень передохнуть. В такие минуты даже самый болливый на время окупается в пучину размышлений. Но нам унывать нельзя, впереди еще много работы. И вот фотоаппарат наготове, да и рабочие, кажется, уже поняли, что на-

Поездка до следующей остановки оказалась не такой уж и долгой. Капитальный ремонт на участке км436+278 – км441+500 мы сегодня тоже успели охватить. Подрядная организация ООО «Строй-Гранд» вовсю укладывала верхний слой полотна.

– Сколько лет вы работаете дорожником?

– Пятнадцать. Окончил Ростовский дорожный институт, с тех пор и тружусь в этой отрасли.

– Объект достаточно большой, когда планируется его сдать?

– Срок сдачи объекта намечен на 15 декабря, но темпы работ позволяют вот так с уверенностью дорожник Аслан ответил на мои вопросы.

Темпы и вправду хорошие, рабочие трудятся усердно. Понаблюдав еще несколько минут и сделав пару фотографий, мы отправились дальше. Проехав мимо поста ГИБДД, через круг, свернули на трассу А-158 Прохладный – Баксан – Эльбрус.

За окном автомобиль осеннее настроение, опустевшие поля, горы и шум бурных рек. Кажется, природа, как и дорожники, готовится к следующему сезону. Скоро зачатая дожди, а зеленая листва сменил цвет и покроет склоны гор оранжевыми коврами.

Петля вдоль обрывов, мы прибыли к следующему объекту. Практически на краю света, затерявшись где-то в каменных склонах, трудилась дружная бригада дорожников в оранжевых жилетах. Дело

шло к вечеру, а они с улыбками на лицах обустроивали обочину. Вот один, набрав полную лопату щебня, уже замаяхнулся было, чтобы отбросить, как опередивший его другой работник успел в шутку подтолкнуть инструмент, и содержимое просыпалось.

...Они еще долго хохотали в стороне, и в этот момент как никогда почувствовалось могущество природы: раскаты эхо, казалось, звучало повсюду, словно вместе с работниками, оценив их рьяность, смеялись сами горы. Завороженная происходящим, я стояла, пока какой-то местный житель не вернул меня в реальность. Нагрузивший сеном полную машину и чуть не растерявший его по пути, он проехал так близко, что с головой обсыпал меня высушенной травой. Улыбаясь, дорожники напомнили, что мы находимся на трассе, и посоветовали не забывать правила безопасности.

На участке км 36 – км 50 автомагистрали А-158 Прохладный – Баксан – Эльбрус идет ремонт, а на участке км 31+105 еще и привозят в нормативное состояние мост. Несмотря на то что дорожные работы вряд ли можно отнести к разряду легких, таким условиям труда, как у этих ребят, можно позавидовать: горный воздух, красивейшая природа и даже немного пугающая тишина.

Пока сотрудники ООО «Смит» занимались ремонтом моста и рассказывали, в чем особенность устройства его барьерного ограждения, недалеко от нас нежи-

данно возникла сутолока. Подумав, что создали пробку, мы оглянулись. Но, как оказалось, это были не мы, да и не пробка вовсе: просто местный житель, продававший мед, собрал вокруг себя людей. Стоило одному заинтересованному водителю припарковаться рядом с импровизированной лавкой, как вокруг оказалось еще несколько машин, а потом еще, и еще. Впрочем, площадка, на которой обстановка разрешилась, позволяла вместить все пробки переживать не пришлось.

И вот мы на последнем объекте. Здесь на мои многочисленные вопросы отвечали работники ООО «Дорремстрой-1». Свой участок трассы км 36 – км 50 они сдали, осталось лишь нанести постоянную разметку и обустроить обочины. Да, потрудились дорожники на славу, полотно и впрямь как зеркальное. Но долго задерживаться нам нельзя: уже вечерело, а в горах ночь наступает особенно быстро. И потому наш водитель Виктор, нажав на педаль газа, направил машину домой.

На обратном пути дорога казалась еще красивее. Новое черное полотно пока пахло битумом, но уже подверглось нагрузкам – местные коровы на правах первопроходцев оценивали качество федеральной трассы. Горы отдалялись все больше, а салон автомобиля постепенно наполнялся шумом оживленных улиц. Мы вернулись в город, закончив путешествие там, где оно и началось, на границе со Ставропольским краем.