

**Владимир Василиади: «Больше всего запомнилось «Пулково»»**

*Владимир Георгиевич Василиади почетный транспортный строитель, награжден знаком «Строительная Слава».*

*Свою карьеру профессионального топ-менеджера в сфере транспортного строительства Владимир Георгиевич начал в 1974 году с рядовых должностей. Участвовал в строительстве более чем 30 крупных объектов, в том числе Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД), Третьего транспортного кольца г. Москвы, федеральных автомобильных дорог: М-1 «Беларусь», М 3 «Украина», М 7 «Волга», обходы Новосибирска и Сочи, автомобильных дорог Общесоюзного значения: Джалал-Абад-Казарман, Пржевальск-Иныльчек (Киргизия), Большенарымское-Свинчатка-Канай-Кала-Джурга (Казахстан), а также ряда аэропортов: Пулково, Шереметьево, Домодедово, Хотилово, и т.д.*

*Сегодня Владимир Георгиевич — заместитель директора ДСТИ ООО «СТРОЙГАЗКОНСАЛТИНГ».*

*В рамках нашего интервью Владимир Георгиевич рассказывает об уникальных проектах, в которых он принимал участие в качестве первого лица, — о реконструкции взлетно-посадочной полосы № 2 аэродрома аэропорта «Пулково» в 2005-2006 годах и о строительстве автомобильной дороги Джалал-Абад – Казарман в 1986-1987 годах.*

**Краткая справка о проекте**

Задача: комплексная реконструкция взлетно-посадочной полосы № 2 Международного аэропорта «Пулково»

Заказчик: Минтранс РФ

Объем инвестиций: 3,5 миллиарда рублей

Сроки работ: июнь 2005 года — июнь 2006 года

Длина полосы: 3 700 метров

Ширина: 45 м до реконструкции, 60 м после реконструкции

Общая площадь реконструкции: 32 5000 м<sup>2</sup>, в том числе ИВП-2-222000 м<sup>2</sup> и рулежные дорожки и МРД — 103 000 м<sup>2</sup>

Площадь искусственных асфальтобетонных покрытий: 103 000 м<sup>2</sup>

Коммуникации: 21 000 метров водосточно-дренажной сети и 19 800 метров канализации для кабеля светосигнального оборудования, радионавигации и средств связи.

Итог: Комплекс выполненных работ позволил сертифицировать аэродром по 3-ей категории, в соответствии с требованиями Международной организации ИКАО, для обеспечения приема и отправки воздушных судов с двух направлений в любых погодных условиях, включая самый большой на тот период аэробус А-380.

— Владимир Георгиевич, вопрос стандартный—почему именно Пулково? Вы строили десятки дорог в России, Киргизии, Казахстане. Почему именно этот проект оказался для вас таким памятным?

— Мы реконструировали аэропорт к саммиту Большой Восьмерки, который состоялся в Санкт-Петербурге в 2006 году. В северную столицу России должны были прибыть главы США,

Великобритании, Германии, Италии, Франции, Японии и Канады на самолетах, тоннаж которых превышал 400 тонн.

Взлетно-посадочные полосы советских аэропортов, построенные в 1970-80-х гг., делались под расчетный самолет марки «Ил-62» максимальным весом в 167 тонн, и когда на них стали садиться современные 400-тонные аэробусы, они стали быстро приходить в негодность. В принципе, срок их жизни по всем нормативам не превышает 20-25 лет, а к моменту реконструкции мы уже более 20 лет не вели никаких работ.

Этот проект Минтранс предлагал нескольким компаниям, в том числе иностранным, но так как реализовывать проект предлагали за собственные оборотные средства, на условиях постоплаты, то только Ефим Басин, глава «Инжтрансстрой» сразу согласился на эту работу. Причем Басин пошел на реализацию проекта не раздумывая, прямо на совещании по реконструкции аэропорта под председательством министра транспорта РФ Игоря Левитина, которое состоялось 14 июня 2005 года. А ведь уже в июне 2006 года полоса должна была быть полностью готова!

— **Что помогло вам реализовать такой сложный проект в рекордные сроки?**

Во-первых, после 20 летнего «простоя», было огромное желание доказать всем, а в первую очередь самим себе, что российские транспортные строители могут с честью решать самые сложные и амбициозные проекты. Проект был столь важен, что сработал, в том числе, так называемый «административный ресурс». То есть, «сверху» нам дали «зеленый свет» по всем направлениям. Например, бесперебойно осуществлялась поставка щебня, цемента, других строительных материалов. Абсолютно отлаженным было взаимодействие с руководством «Пулково»: объект режимный, пропуск на полосы был строго регламентирован, но все эти сложности мы миновали в исключительно спокойном режиме, при полном взаимопонимании. Это касалось наших рабочих: не все из них были гражданами РФ, и администрация аэропорта могла бы придирается к этому обстоятельству каждый раз, когда они должны были выходить на полосу, однако допуск их на объект обеспечивался неукоснительно в соответствии со всеми действующими законами и положениями.

Важная деталь проекта: аэропорт должен был работать в обычном режиме, не закрываясь на реконструкцию даже на один час. Поэтому с целью непрерывности его работы был разработан и согласован посуточный план руления воздушных судов. Здесь важно было синхронизировать работу с точностью до минуты, следуя строгому графику.

Менее чем за две недели нами было развернуто 7 цементно-бетонных заводов общей производительностью 700 кубометров смеси в час. **Первый кубометр так называемого «тощего» бетона был уложен на полосу 26 июня, первый кубометр марочного тяжелого бетона 6 июля, а последний – 16 октября.** Таким образом, за три с половиной месяца было уложено более 206 тыс. м<sup>3</sup> бетона, в отдельные дни количество укладываемого бетона превышало 4 тыс. м<sup>3</sup>. Работали в круглосуточном режиме до тех пор, пока не сдали объект. Ефим Басин так мне и сказал: «пока не уложишь последний куб бетона, из Питера не уедешь».

Еще нам помогла... погода. Когда мы только выезжали знакомиться с объектом, нам обещали обложные питерские дожди, но пока мы работали, природа шла нам навстречу. То есть, лето и осень было максимально сухими. И даже первые заморозки грянули лишь через двое суток после окончания бетонных работ, что тоже было нам на руку: бетон на полосе, что называется, «схватился».

— **Какими же ресурсами вы располагали?**

— В пиковые моменты на полосе круглосуточно работало до двух тысяч человек, в основном высококвалифицированных специалистов; было задействовано более 450 единиц техники, пять

новейших для того времени американских бетоноукладочных комплекса «ГОМАКО». Кроме того, как уже было подчеркнуто, мы работали в режиме максимального благоприятствования. Такой режим касается лишь объектов наибольшей приоритетности.

— **Кто разрабатывал проект?**

— Проект и рабочую документацию разработал головной институт региона — ОАО «ЛЕНАЭРОПРОЕКТ». Научная и экспертная поддержка проекта осуществлялась ОАО «СоюзДорНИИ» и 26-м Центральным НИИ Министерства обороны. Экспертиза проекта делалась качественно и так быстро, насколько это вообще было возможно. Все вопросы с Главгосэкспертизой были улажены практически сразу. Скорость согласований была такая, что чертежи проекта, еще горячие от принтера, тут же визировались и шли в работу.

— **Но реконструкцией полосы дело не ограничилось?**

— Мы взяли комплексный подряд: закончив осенью бетонирование полосы, «Инжтрансстрой» принялся за монтаж светосигнального оборудования, а это 1680 «огоньков», к которым было заранее подведены кабели с трансформаторами, питавшимися от подстанций, которые мы же и установили. На эту стадию ушла почти вся зима и весна 2006 года. Надо было сверлить бетон, и, что интересно, координаты отверстий определялись из космоса при помощи навигационной системы GPS. Только в двух случаях из более чем полутора тысяч просверленных отверстий, отклонение составило два сантиметра, в остальные попадания были идеальными. Именно тогда я впервые увидел вблизи такие «космические» в прямом и переносном смысле технологии. Так же были выполнены работы по установке, монтажу и пусконаладочным работам нового аэронавигационного оборудования. Были построены новые очистные сооружения, новые линии водосточно-дренажной сети, новые подстанции и линии электроснабжения. Было уложено более 100 тыс. м<sup>2</sup> трехслойного асфальтобетонного покрытия на пассажирском перроне.

Были устроены десятиметровые по ширине полосы безопасности, примыкающие к ВПП, и выполнено благоустройство территории, в которое входило вертикальная планировка и озеленение. К июню 2006 года весь комплекс работ по реконструкции ИВПП-2 был окончен на 100% и предъявлен Приемочной комиссии.

— **Насколько жестким был график работ?**

— Предельно жестким. И жесточайшим был контроль. Как руководитель штаба, я сам вел протоколы и лично рассылал их в Администрацию Президента, в Минтранс РФ, в Корпорацию «Инжтрансстрой».

Два раза в месяц ход работ лично контролировал на месте министр транспорта РФ Игорь Левитин, четыре раза в месяц – замминистра транспорта Александр Мишарин, как минимум два раза в неделю – глава «Инжтрансстрой» Ефим Басин.

Можно сказать, что я был на связи круглые сутки. Мне могли позвонить и в два часа ночи, и в четыре... Кроме того, проект широко освещался СМИ, и поэтому приходилось постоянно демонстрировать готовность полос журналистам. Случилось один раз организовывать показ хода реконструкции для 40 главных инженеров крупнейших российских аэропортов.

На финальной стадии я заказал машину для одного ответственного лица, мы проехали к началу полосы, и я дал машине разогнаться до 150 км/час... затормозив, спросил чиновника о впечатлениях. Он показал мне вытянутый большой палец: нас не то что не подбросило ни разу, нас даже ни разу ни качнуло.

— **По каким критериям принимался объект госкомиссией?**

— Три параметра были главными – ровность полосы, шероховатость полосы и активность светосигнального оборудования. Но главным отзывом я считаю обращение командира авиаотряда «Пулково», совершившего пробный взлет с полосы и посадку обратно ко всем экипажам авиаотряда. Он сказал так: «Впервые в жизни так взлетаю и сажусь. Сели, как в сметану».

Для меня, да и для моих товарищей, это высшая оценка – профессионала, для которого как для конечного пользователя мы все и трудились.

— **Ваш опыт «пошел в серию»?**

— Сразу же после «Пулково» начали аналогичным способом реконструировать ВПП аэропорта «Шереметьево», потом Сочи, военный аэродром «Хотилово», а затем реконструкции пошла нарастающей.

Кстати, с 2010 года в Пулково уже действуют две ВПП, реконструированные по нашей технологии.

По итогам строительства вся команда и я лично получили Благодарственное письмо Президента страны.

— **Спасибо Вам и от нас, рядовых пассажиров. Владимир Георгиевич, какие еще проекты из своей обширной практики вы вспоминаете?**

— В 1986 году я занимался сложнейшим по исполнению проектом строительства трассы Джалал-Абад – Казарман, тогда еще – в Киргизской ССР, где я отработал в общей сложности 15 лет.

— **В чем была сложность этого проекта?**

— В Казармане тогда нашли огромные запасы золота, начали строить золоторудный комбинат, а сообщения этой высокогорной местности (перевал располагается на высоте 3200 метров над уровнем моря) с Ферганской долиной не было. Объект был включен в перечень основных направлений XI пятилетки и ход строительства контролировался на самом высоком уровне. С начала ноября по начало июля район буквально отрезан от внешнего мира. Как я вычитал в материалах по району (имею, знаете ли, привычку, читать всё о месте, где строю, — что за климат, что за люди, каковы традиции, — чтобы ненароком не попасть впросак). Оказалось, что перевал, через который нам предстояло построить дорогу — самое снежное место в Средней Азии, высота снежного покрова за период составляла около 10 метров. Такое сложно представить даже из Джалал-Абада, где летом стабильно выше тридцати градусов. Комиссия местных руководителей, которая вылетела туда в конце июня (!), увидела на перевале 18-метровые высоковольтные опоры, почти на треть утопавшие в снегу, и многое поняла из того, почему график работ на перевале поначалу срывался.

К комбинату надо было построить дорогу, по которой предполагалось доставить 100 тысяч тонн угля, для отопления жителей и предприятий, 25 тысяч кубометров извести для технологии при производстве золота. В принципе, одна дорога туда была, но обходная, длиной в тысячу километров. Было решено пробиваться через горы напрямик — протяженность трассы в этом случае была всего 150 километров. Трассу разбили на несколько участков, которые поделили между местными и общесоюзными подрядчиками. «Минтрансстрою» достался самый сложный участок — перевал, десять километров, из которых за два года было пройдено лишь два. А до конца 1986 года предстояло достроить целых восемь.

— **График работ был жестким?**

—Как всегда. Проблема была в том, что ни зимой, ни весной работать на перевале было нельзя, а отчетность с нас требовали постоянно. Ход работ контролировался как на местном, так и на общесоюзном уровне. Только 30 июня 1986 года начались работы на перевальном участке. По моей просьбе по команде Начальника Управления № 16 Майорова М. В. были откомандирован экипаж бульдозера КОМАТЦУ Д-375 с двумя высококлассными специалистами В. Маханьковым и Я. Яппаровым.

Эти двое начинали работать с 5 утра, когда вставало солнце, и заканчивали, когда оно садилось, и то только потому, что в горах нельзя работать ночью. Проходили в среднем по 150-200 метров «тропы» в день, вырубая в скале небольшую площадку-карниз под станки взрывников. Примерно за 40 дней самый сложный участок перевала был пройден, взрывники расконсервировали свои станки, которые оставили на перевале осенью, и начали взрывать породу. Уже через два месяца начало вырисовываться что-то похожее на дорогу. С конца участка уже завиднелся «золотой» Казарман...

Когда комиссия приняла работу, мне выписали премию в размере двойного оклада. До сих пор ее получаю (смеется). Но проекты запоминаются не тем, сколько ты за них получил, а тем, сколько ты им отдал.

— **Спасибо за вашу интересную беседу.**

Беседовали Сергей Арутюнов и Наталья Новоселова