

# ЗОЛОТОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ЮБИЛЕЙ

50 лет профессионального стажа в мостостроительной отрасли – это немало стоит, особенно когда речь заходит всего об одном человеке. Чтобы узнать секреты такой удивительной преданности делу, мы и обратились к директору ООО «РИСАД», доктору технических наук, профессору, почетному дорожнику РФ А.С. ПРОКОФЬЕВУ.



**– Александр Сергеевич, почему вы выбрали профессию инженера-мостовика? С чего все начиналось?**

– Я родился в маленькой деревушке Успенка Елецкого района Липецкой области, где кроме конюшни ничего примечательного не было. Однако каждую весну – после прохождения паводковых вод – для профилактического ремонта пострадавшего от них деревянного моста, расположенного неподалеку, собиралась бригада плотников, вооруженная инструментом и пиломатериалами. Начиная примерно с трехлетнего возраста, я отправлялся вместе с плотниками на место ремонта моста и всегда с большим интересом наблюдал за их работой. Признаюсь, я искренне завидовал их мастерству, и поэтому уже в шесть лет настоял на том, чтобы родители отправили меня в школу, в соседнюю деревню. А после окончания школы без паспорта (мне не было еще шестнадцати лет) я поступил в ближайший Воронежский инженерно-строительный институт.

**– Кто из ваших коллег стал для вас примером, наставником?**

– Параллельно с учебой я начал работать. Сначала это были стройки в Воронежской области, где мне приходилось делать все, что требовалось от разнорабочего. Через три года, уже в качестве лаборанта мостоиспытательной бригады, я принимал участие в обследовании и испытании мостов на автомобильной дороге «Москва – Харьков». Бригадой руководил тогда доктор технических наук, профессор А.М. Иванов, подполковник запаса, который в годы Великой Отечественной войны строил речные переправы. Именно он и стал для меня примером во всем, настоящим учителем-наставником.

**– Работа на каких объектах запомнилась особенно?**

– Во время работ по обследованию и испытанию мостов Обхода Тулы и Шекино, я обратил внимание на тяжелые железобетонные конструкции моста через реку Упа. Тогда-то и родилась моя первая идея, связанная с возможностью значительно облегчить конструкции. Идея эта легла в основу моего дипломного проекта, где предложено выполнить данный мост в легких клеедревянных пролетных строениях, работающих совместно со сборной железобетонной плитой проезжей части. Это был первый опыт в стране, поэтому пришлось разработать и методику расчета. Защита диплома прошла на отлично!

**– Как развивалась ваша научная карьера?**

– После окончания ВИСИ с красным дипломом я был направлен в ГПИ-4 в Ташкенте, где в Академии наук был сдан первый экзамен кандидатского минимума. Отмечу, что и занятия по изучению местных знаменитых философов (например Ибн Сины), и сдача экзамена происходили бесплатно. Отличная советская высшая школа дала фундаментальные знания, что позволило мне сразу успеш-

но проектировать уникальные сейсмостойкие сооружения (практически перед самым моим приездом в Ташкенте произошло страшное землетрясение).

Поэтому вопрос выполнения моего гражданского долга (службы в армии) решался в ЦК местной партии. Я служил в строительных войсках Забайкальского военного округа и здесь же, в Читинском медицинском институте, сдал второй экзамен кандидатского минимума. Через год, демобилизовавшись, вернулся в Воронежский ИСИ, где сдал и третий экзамен по спецпредмету, после чего автоматически был зачислен в аспирантуру профессора А.М. Иванова.

**– Расскажите подробнее о ваших разработках, исследованиях и достижениях.**

– В это время под Воронежем произошло разрушение первого в стране клеедревянного моста, несмотря на то, что его приемочные испытания дали обнадеживающие результаты. Необходимо было выявить сопротивляемость и учет выносливости клеевых швов деревянных балок при асимметричном действии циклических нагрузок. В то время в нормативных документах об этом даже не упоминалось. Расслоение во времени клеевых швов балок пролетных строений и стало темой моей кандидатской диссертации.

После успешной защиты меня, уже как доцента, направили на работу в Курский политехнический институт, где была создана научная школа исследования выносливости клееных балок. Из стен этой школы в последующие годы пятеро студентов вышли со степенями кандидатов технических наук.

Здесь я разработал теорию расчета клееных пролетных строений на выносливость, за что был удостоен ученой степени доктора технических наук. В 1990 году я стал профессором ВИСИ, а через семь лет возглавил отдел мостов Воронежского филиала РосдорНИИ. В отделе мостов мной была разработана ресурсосберегающая технология ре-

монта мостов, основанная на отыскании вероятностных резервов прочности материалов, за что я был удостоен звания «Почетный Дорожник РФ». Ресурсосберегающая технология сделала возможным спасение ремонтпригодных, но списанных ранее мостовых сооружений. Так, в г. Боровичи Новгородской области мы за символическую плату, в качестве, так сказать, благотворительности, вернули к жизни уникальный, первый в России металлический арочный большепролетный мост через реку Мста, ранее признанный изношенным на 80% профессурой известного еще в царское время университета!

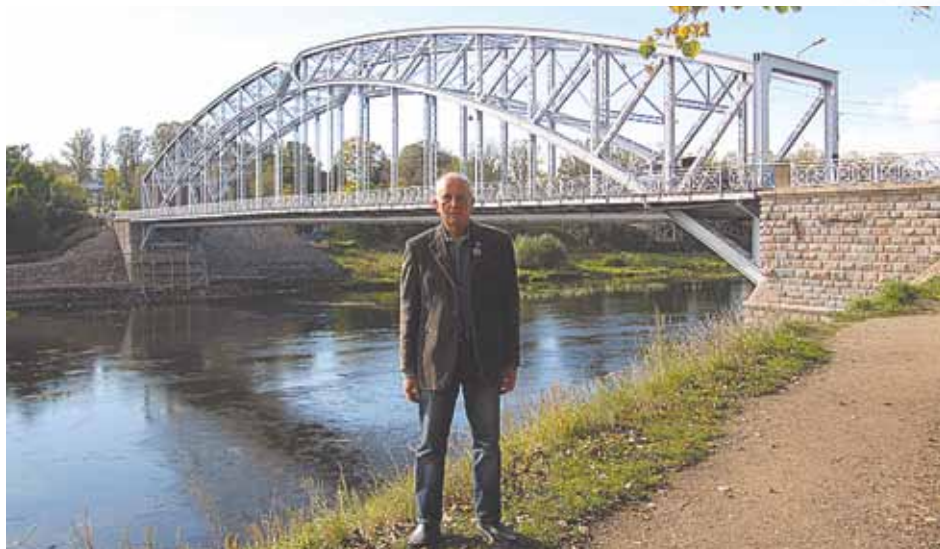
**– Какова география вашей деятельности?**

– Дефолт страны в 1998 году заставил открыть новую нишу деятельности – возвращение списанных мостов, имевших проекты нового строительства, к их новой жизни, то есть опровергать ранее выполненные отрицательные заключения ведущих организаций страны и выполнять проекты ремонта данных мостов на базе ресурсосберегающей технологии с сокращением сметной стоимости в 5–10 раз. Примером может служить уникальный мост через реку Проня на автодороге Рязань – Ряжск, когда хотели уничтожить пролетные строения из стальных ферм, объединенных для совместной работы с монолитной железобетонной плитой. Отметим, что подобные решения в монолитном варианте стали широко применяться в стране почти через полвека.

Подобная наша деятельность нашла применение от Вологды до Краснодара, от Калининграда до Челябинска.

**– Что, на ваш взгляд, необходимо для совершенствования дорожно-мостовой отрасли в России?**

– Дорожно-мостовой отрасли требуется вернуть высокий уровень подготовки специалистов и предоставить возможность заказчикам привлекать к выполнению работ действительно профессиональные организации. А вот пример не совсем профессионального подхода из настоящего времени: так, с целью диагностики двадцати мостов Новгородской области (стоимость – 2 890 000 рублей) в аукционе участвовали 18 организаций! По единственному критерию – стоимости работ – победила фирма из Томска, которая за 340 000 рублей приедет и изобразит обследование по типу А.



*Мост проф. Белелюбского в г. Боровичи*

В конкурсе же на проекты ремонта мостов, разрушающихся от усталости во времени, после их уширения преднапряженными канатами, победила фирма, у которой по критериям оказалось полсотни специалистов и столько же специалистов первой категории. Но почему-то вскоре они начали настоятельно просить нас выслать электронные чертежи данных мостов, поскольку эти мосты мы ранее обследовали. Кстати, и в первом, и втором случаях мы проиграли!

**– Как, с какой целью, было организовано предприятие «РИСАД»? Каковы основные направления деятельности компании?**

– ООО «Работоспособность искусственных сооружений на автомобильных дорогах» (РИСАД) было открыто вынужденно, когда руководство филиала РосдорНИИ запретило выполнять судебную экспертизу по заказу прокуратуры Калининградской области по многомиллионным хищениям при ремонте моста Королевы Луизы через реку Неман на нейтральной территории (мост был построен Пруссией в честь столетия Тильзитского мира).

Наша деятельность связана, в основном, с возвращением к жизни ранее списанных мостов – и возвращением в бюджет сотен миллионов рублей. Например, был опрометчиво списан довоенный путепровод в Калининграде по аллее Смелых и уже разработан проект нового строительства со сметной стоимостью 520 млн рублей. Мы экспериментально доказали его ремонтпригодность. А выполненный всего за 65 млн рублей ремонт показал грузоподъемность при испытании 140 т (результаты представлены в спе-

циальном видеоролике на сайте Калининграда <http://kgd.ru/news/transport/item/46950-most-na-allee-smelyh-proverili-140-tonnymi-samosvalami>).

**– Чем вы занимаетесь сейчас и каковы дальнейшие планы?**

– В данное время мы продолжаем возвращать к жизни и готовить инфраструктуру Калининграда к чемпионату мира по футболу, возвращая сотни миллионов рублей в бюджет. Идет ремонт и довоенных объектов, в частности, путепровода по улице Суворова; разрабатываются проекты ремонта других путепроводов и мостов.

В Новгородской области мы ведем авторский надзор по пяти проектам ремонта мостов на областных дорогах.

**– Чем вы любите заниматься в свободное от основной деятельности время (хобби, интересы, увлечения)?**

– В свободное время на даче помогаю (по завету отца) жизнедеятельности его пчел, а в холодное время путешествую по всему миру со своей женой Наташей (мать моих детей, увы, умерла). Наталья является моим главным помощником (техническим директором) и вдохновителем всех наших идей и свершений.

**Александр Сергеевич! Спасибо Вам за интервью. Разрешите присоединиться ко всем поздравлениям, которые приходят в Ваш адрес – в связи с профессиональным золотым юбилеем, а также с 70-летием, которое Вы отмечаете в День знаний – 1 сентября. Редакция журнала «ДД» желает Вам дальнейших успехов, здоровья, благополучия и долголетия!**

Беседовала Диана Кальварская