

Взлётная полоса

Окончание.
Начало на стр. 1

Замысел грандиозен: по словам заместителя генерального директора по производству Магнитогорского аэропорта Андрея Короткова, столь масштабных работ



Андрей Коротков

Магнитогорское авиапредприятие не видело, пожалуй, со дня своего строительства. Нет, конечно, ремонты проводились, аэропорт пре-

ображался – в частности, реконструкция взлётно-посадочной полосы в последний раз проводилась в 1996–1997 годах. Но чтобы одновременно взялись практически за всё и сразу – такое здесь впервые.

Кроме усиления взлётно-посадочной полосы, проект предусматривает реконструкцию рулёжной дорожки и строительство второй. Планируется расширение перрона – стоянки воздушных судов – до десяти мест, что позволит разместить одновременно сразу десять воздушных судов вместо нынешних двух. После реконструкции на территории аэродрома появится специальная площадка для противообледенительной обработки самолётов. Кроме того, предстоит замена системы светосигнального и метеорологического оборудования, аварийно-спасательной станции, контрольно-пропускного пункта с шлюзом пропуска, очистных сооружений и других менее значительных объектов. Работы, финансируемые в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» федеральным бюджетом, рассчитаны до декабря 2024 года. Однако самая активная фаза предстоит этим летом, когда аэропорт будет закрыт.

Напомним, Магнитогорский аэропорт прекращает работу с авиакомпаниями и пассажирами
с 1 июня до 18 сентября

Уже сегодня треть взлётно-посадочной полосы отдана под реконструкцию: северный её край был закрыт для самолётов ещё восьмого марта, и крупный яркий белый крест в соседстве с заградительными огнями служит дополнительным напоминанием лётчикам, готовящимся к посадке в Магнитогорске. На этой территории уже демонтируется по обеим сторонам полосы лотковый ряд старой водосточно-дренажной системы, которая в ходе работ будет заменена на новую. Два экскаватора с гидромолотами разбивали асфальтовую корку, справившись с заданием чуть больше чем за неделю. К моменту, когда на эту часть полосы зайдёт бетоноукладочный комплекс и приступит к её усилению, новые лотки водосточно-дренажной системы уже должны быть уложены.

Ближе к зданию аэропорта ещё один экскаватор роет землю на внушительной территории – готовит котлован для площадки по расширению перрона аэродрома. По другую сторону здания аэропорта активно готовят ещё один котлован – здесь будет возведено новое здание аварийно-спасательной станции. Старое не демонтируют – оно будет отдано под другие нужды. Спрашиваю Андрея Короткова: неужели строительные работы не

Безопасно, высокотехнологично, экологично



Евгений Рухмалёв

Подготовительные работы по реконструкции аэродрома Магнитогорского аэропорта в самом разгаре

мешают функционированию аэродрома?

– Практически не мешают, мы ведь заранее всё просчитывали, – говорит Андрей Юрьевич. – Есть изменения, разумеется: если раньше самолёты в Магнитогорске могли садиться с обоих концов полосы, то сейчас пока только с юга, со стороны Давлетово. До 1 июня закрыта треть взлётно-посадочной полосы – это почти 900 метров, ведь общая её длина – 3250 метров, и этим не может похвастаться даже Челябинск – там всего 3100. Так что оставшихся 2200 метров хватает для посадки и торможения самолётов – во всяком случае, тех классов, которые сегодня летают в Магнитогорск.

Имеющееся основание полосы оставят – его качество полностью устраивает проектантов. Поверх неё по всей площади полосы – а это при длине в 3250 и ширине в 45 метров более 146 тысяч квадратных метров – будет уложен слой бетонной смеси, высота которого составит 40–45 сантиметров. Для этих нужд один из смонтированных заводов будет работать в постоянном режиме, выдавая от 160 до 200 кубометров бетона ежесекундно. Второй – резервный – завод будет подключаться к работе в случае регламентной или непредвиденной остановки производства на первом.

Наконец, немаловажный момент: впервые в истории Магнитогорского аэропорта у него появятся

собственные очистные сооружения, для которых уже возвели котлован и траншеи для прокладки необходимых коммуникаций у въезда на территорию аэропорта – на повороте на село Аскарково. Удивительно, но именно этот объект вызвал наибольшее опасения со стороны жителей как окрестных башкирских сёл, так и магнитогорцев. Маршрутизация работы очистных сооружений напрямую завязана на Янгельском водозаборном комплексе, который питает питьевой водой южные районы города – и люди волнуются за качество воды после ввода строящегося объекта в действие.

– Сейчас поверхностные воды мы просто «скидываем» в ближай-

шие поля, а после ввода очистных сооружений будем очищать их, и в реку Таштуй, которая соединяется с рекой Янгелька, будем сбрасывать уже чистую воду, свободную и от биологических, и технологических, и химических вредных веществ, её спокойно можно будет пить, – говорит Андрей Коротков. – Поэтому беспокойства жителей абсолютно беспочвенны.

Немного об «Альмакоргрупп». Магнитогорский аэропорт – первый объект подобного рода для компании, которая занимается строительством крупных автомобильных дорог и развязок, а также мостостроением, прокладкой трубопроводов и тоннелей. Первое неожиданное решение проектантов: для усиления взлётно-посадочной полосы бетонную смесь решено не приобретать у местных заводов, а производить самим. Для этого в Магнитогорск поставлено оборудование, из которого уже смонтированы два полноценных бетонных завода. Это мобильная конструкция: через четыре месяца, когда реконструкция будет завершена, их можно демонтировать и перевезти на новый производственный объект компании.

Уже в эти дни возведённые заводы выдают пробную партию бетонной смеси – по сути, это означает пуск предприятий. Контрольная партия бетона будет отправлена в лабораторию, специалисты которой дадут оценку качества и соответствия технологической карте, выпишут заключение. Далее будет сделана пробная укладка в поле – чтобы посмотреть смесь на практике, при разных погодных условиях и влажности земли и воздуха. Ведь, принимая воздушные суда, испытывая колоссальные нагрузки давлением и трением, бетон должен выдержать все испытания во имя безопасности пассажиров. Лишь после проверки строители приступят к работам на взлётно-посадочной полосе. И начаться эти работы должны уже в мае.

– Заводы новые, возводятся с нуля, и это первый подобный опыт в истории «Альмакоргрупп», – говорит начальник производственной площадки Евгений Устюгов. – Несмотря на то, что организация уже реализовала много крупных проектов, подход к реконструкции аэродрома – совсем другой, поэтому прибегли к помощи тех, кто уже работал в этом направлении. В частности, я участвовал в реконструкции аэропорта в Челябинском Баландине, а также удалось поработать на ремонте аэропорта в столичном Домодедове, поэтому такие масштабы мне знакомы.



Евгений Устюгов

На подготовительном этапе в реконструкции принимают участие 200 человек и 80 единиц техники

В активной фазе работ штат вырастет до 400–450 человек – как из числа местного населения, так и столичных специалистов. Чтобы плотный график, расписанный буквально по часам, не был сбит ни на минуту.

Кстати сейчас, пока активизации работы региональных аэропортов не наблюдается, реконструкцию можно провести в относительно спокойной обстановке и в максимально быстрые сроки.

Рита Давлетшина



Больше фото на сайте magmetall.ru (16+)