

# КУРС НА ВЗЛЁТ

Наличие аэропорта всегда выводило город на новый уровень. В этом отношении Брянску повезло: у нас есть собственный аэропорт международного уровня. Правда, состояние его оставляло желать лучшего. О реконструкции аэропорта «Брянск» давно велись разговоры. И вот, наконец, на объект обратили пристальное внимание. В аэропорту проводится масштабная модернизация, которая выведет его на новый уровень и позволит достойно носить звание международного.



Реконструкция международного аэропорта «Брянск» — одна из главных строек в регионе на сегодняшний день. Неудивительно, что ее курирует Управление капитального строительства Брянской области, выступающее заказчиком работ. Исполнителем же стала известная московская компания «Центродорстрой». Почему выбрали именно столичного подрядчика? На то были веские причины.

Всем понятно, что аэропорт — объект первостепенной социальной важности. Поэтому одним из главных требований было, чтобы реконструкцию выполняла организация, в совершенстве владеющая техникой работ именно в этом узком направлении.

— Наша компания имеет колоссальный опыт в отношении строительства и реконструкции аэродромов, — говорит представитель АО «Центродорстрой», руководитель проекта по реконструкции брянского аэропорта Александр Сергеевич Важенин. — Мы выполняли масштабные работы в аэропортах «Домодедово», «Храброво» в Калининграде, закончили полную реконструкцию аэродрома в Челябинске. Сейчас одновременно ведем два значимых проекта в Брянске и Домодедово.

«Центродорстрой» — одно из ведущих предприятий в России по строительству дорог и аэродромов. Уже 65 лет оно возводит подобные объекты. Строило еще легендарный МКАД, причем не расширяло, а именно создавало с нуля. И сегодня компания работает над важными федеральными объектами, например, скоростной трассой М-12 от Москвы до Казани. Организация взяла на себя несколько крупных строек в Крыму: автодороги Ялта — Алушта и Евпатория — Симферополь. В общем, в авторитетности подрядчика можно не сомневаться.

По сути, конкурентов у «Центродорстроя» не было. Другие организации, претендующие на реконструкцию брянского аэропорта, отсеились еще на стадии подачи документов. Не выдержали требований. При строительстве и реконструкции аэропортов важно соблюдать целый ряд стандартов. Московскому подрядчику все они хорошо известны и привычны, поэтому проблем не возникло. Реконструкция идет гладко, без сучка без задоринки.

— Мы и сами довольны, как хорошо все складывается, — говорит представитель подрядчика Александр Важенин. — Брянский аэропорт требует больше реконструкции, чем строительства, что облегчает задачу. К тому же здесь длина взлетно-посадочной полосы 2 километра 400 метров вместо привычных нам 3400 метров. Опыт работы на более крупных объектах сказывается весьма положительно.

В оперативном штабе «Центродорстроя» вся стена обвешана чертежами. Большие плакаты и ватманы отражают различные этапы реконструкции аэропорта. Подрядчик разбил целый лагерь на прилегающей к аэропорту территории. Развешающиеся флаги издали указывают на масштабную стройплощадку. С собой генеральный подрядчик привез существенный автопарк — 47 единиц техники! Здесь самые разные спецмашины: бульдозеры, экскаваторы, автогрейдеры, погрузчики, кран-манипулятор, катки... Все это компания пригнала из Москвы.

Из столицы приехали и узкие специалисты: машинисты бетоно- и асфальтоукладчиков, инженеры сетей, бетонщики и другие профессионалы, специализирующиеся именно на строительстве аэродромов. Такие редкие кадры в глубинке найти сложно. Командировки у сотрудников «Центродорстроя» длятся уже почти полтора года. Специалистов расселили в гостинице, недалеко от аэропорта, в Сулоново. Преимущественно они приезжают вахтами: 20 через 10 дней.

Всего на стройплощадке задействовано порядка 120 сотрудников! Причем большинство разнорабочих и дорожных рабочих — брянские. Их количество на разных этапах составляет в среднем 30 — 40 процентов штата. В начале строительства подрядчик широко размещал объявления о вакансиях в газетах и на телевидении, со временем многие стали приходиться и по совету знакомых, сработало и сарафанное радио. В общем, с набором желающих проблем не возникло. А особенно важно, что реконструкция аэропорта обеспечила рабочими местами именно местных жителей.

Разглядывать чертежи, которыми обвешана стена в конференц-зале, можно долго и с большим интересом. Они наглядно отражают изменения, которые происходят в аэропорту. Например, на одном из ватманов отчетливо видно, насколько расширилась стоянка для воздушных судов. До недавних пор она была рассчитана всего на три самолета, в том числе под один большой вроде «Боинга».

Теперь же перрон увеличился в два раза, одновременно здесь могут стоять уже восемь бортов. Имеющаяся ранее «парковка» укрепили, а там, где прежде была земля, сделали новое бетонное покрытие, легко выдерживающее вес самолета-

тов. Расширение перрона позволит увеличить количество рейсов, особенно международных. Масштабные работы в аэропорту должны коснуться грузового перрона, а также предполагать проектирование нового здания аэровокзала.

Сам проект для реконструкции аэропорта особенный. Его выполнила не простая проектная организация, а профильный институт «Новая Авиация». Он находится в Санкт-Петербурге и специализируется на аэродромах. Правда, с проектом как раз возникли сложности. Его делали еще в 2017 году, пять лет назад. Многие требования изменились. Пришлось вносить коррективы прямо по ходу строительства, подстраивая проект под современные нормы. Проектный институт охотно шел навстречу во всех вопросах. Всестороннюю поддержку оказал и заказчик — Управление капитального строительства Брянской области. Оно каждую неделю проводит планерки с подрядчиком, контролируя процесс реконструкции на всех этапах.

По окончании масштабных работ аэропорт «Брянск» будет не узнать. В нем появится столько всего, чего раньше не было! В реставрацию входит не только усиление взлетно-посадочной полосы и стоянки для самолетов, но и установка многочисленного нового оборудования. До реконструкции это был аэропорт «дневного времени», теперь же здесь смогут без проблем принимать самолеты и ночью. Взлетно-посадочную полосу полностью оснастят мощной светосигнальной системой. В нее войдут глассадные боковые огни, огни подхода и прочие — порядка 200 штук! Будет светиться вся полоса.

В рамках реконструкции полностью заменят и радиотехническое оборудование. Оно представляет собой антенны и локаторы вдоль взлетно-посадочной полосы. Это незаменимый помощник самолетов. Обеспечивает безопасность при взлете и посадке, то есть при самых опасных моментах. Автоматика направляет самолет в нужную точку, в центр полосы. Особенно незаменимо оборудование в условиях плохой видимости: при темноте, тумане, дожде, ветре.

Старое радиотехническое оборудование было выпущено еще в восьмидесятые годы и в нынешних условиях не прошло бы сертификацию. Просто не соответствует никаким требованиям современной авиации. Оно все на ручном управлении, в отличие от нового, которое полностью автоматизировано.

Новое радиотехническое оборудование для брянского аэропорта делают под заказ. На его изготовление уйдет от 8 до 18 месяцев! Ведь оснащение высокоточное и уникальное. Его производят индивидуально под каждый аэропорт (в зависимости от длины, ширины и рельефа взлетной полосы).

Модернизируют также осветительное оборудование, в аэропорту появятся семь мачт для освещения перрона и аэродромные колонки. К освещению предъявляется масса требований. Оно должно быть ярким, но не слепить. По нынешним нормам аэропорт необходимо обеспечить разными видами освещения: рабочим, аварийным, заградительными огнями, чтобы перрон соответствовал ГОСТу. До реконструкции достаточное освещение было только на крыше здания. Зато после модернизации все будет в полной мере отвечать требованиям.

Еще одно очень полезное нововведение касается вопроса безопасности. В аэропорту полностью заменили ограждение, оставив его охранной системой с видеонаблюдением. Это 11 километров забора по всему периметру и 87 видеокамер! Они позволяют просматривать всю территорию в режиме реального времени, круглосуточно. На пульте диспетчера непрерывно будет выводиться информация обо всем происходящем. Раньше видеонаблюдение отсутствовало, хотя по правилам охраны объектов транспортной инфраструктуры оно необходимо. Тем более в приграничном регионе и в нынешнее неспокойное время.

Помимо постоянного патрулирования периметра дополнительную безопасность обеспечит специальный чувствительный кабель. Установленный по всему ограждению, он будет реагировать на любое постороннее вторжение. Как только кто-то попытается проникнуть в аэропорт, кабель сразу сработает и подаст сигнал на пульт диспетчера. Более того, укажет конкретное место происшествия, чтобы не пришлось искать по всей территории. Сейчас подрядчик ждет поставку кабеля и камер с функцией ночного видения.

Совсем как новая стала и реконструированная патрульная дорога. Она полностью огибает ограждение аэропорта, позволяя объезжать весь периметр. Прежде дорога была грунтовая и щебеночно-грунтовая, теперь же ее основательно укрепили. Вообще практически все покрытия в аэропорту подверглись значительной реставрации. Если прежде на стоянке для самолетов лежало бетонное покрытие в один слой, то теперь в два — 34 и 30 сантиметров толщиной.

Взлетно-посадочную полосу усилили тремя слоями асфальтобетона. Это позволило не только укрепить, но и выровнять ее. Полоса была не очень гладкой, что особенно ощущалось зимой. Взлет и посадка подчас становились некомфортными и даже опасными. Выровненная полоса создает совсем другие условия. На ее укрепление ушло 120 тысяч тонн асфальтобетона!

Благодаря реконструкции брянский аэропорт сможет соответствовать экологическим нормам, о которых раньше не шло и речи. Например, в аэропорту появились современные очистные сооружения. Они очищают воду от нефтепродуктов, вредных частиц, песка, мусора. Все вышеперечисленное водой смывается с перрона и взлетно-посадочной полосы. Умная очистная система устроена таким образом, что под наклоном грязная вода сама стека-

ет в коллектор. Затем она проходит три степени очистки и уже не наносит вреда окружающей среде.

Оборудовали и особую площадку для сбора противоледенной жидкости. Зимой самолеты обрабатывают определенным составом, чтобы их механическая часть не замерзала. На спецплощадку заезжает машина, которая обливает самолет «незамерзайкой» на спиртовой основе. Состав вредный и токсичный, а также взрывоопасный. Поэтому на отведенной площадке в аэропорту ее будут собирать в резервуар, дабы не наносить урона окружающей среде.

Чтобы обслуживать многочисленное новое оборудование, которым оснастят аэропорт, потребовалось существенно усилить инженерные сети. По территории проложили около 40 километров кабеля. Это электросети и кабель связи. Они позволят новому оборудованию работать стабильно, без проблем и замыканий. То есть обеспечат надежное и бесперебойное функционирование аэропортового комплекса.

На сегодняшний день основная масса реконструкционных работ в международном аэропорту «Брянск» уже проведена. Замена асфальтобетонных покрытий выполнена на 90 процентов. Взлетно-посадочная полоса и перрон практически готовы, инженерные сети проложены, коммуникации выполнены. Остается дождаться заказанного оборудования и произвести монтаж. Изготавливают оборудование на заводах в разных концах страны, от Москвы до Екатеринбурга.

Попутно ведутся ремонтно-восстановительные работы здания контрольно-диспетчерского пункта. Они включают утепление и облагораживание фасада. Помещение долгое время выполняло функции аэровокзала, пропускало через себя потоки пассажиров. Теперь оно станет не только более теплым и комфортным, но и приобретет надлежащий фирменный стиль. Снаружи здание отделают модными серо-стальными панелями. Удивительно, что в многоэтажке до сих пор кое-где остались деревянные окна — их тоже заменят на качественные пластиковые стеклопакеты.

Выполнять реконструкцию аэропорта начали прошлым летом, а завершить по плану должны в ноябре 2024-го. Правда, окончить работы намерены досрочно, в июле следующего года. Строители идут строго по плану и даже с опережением. Только за прошлый год выполнили работ на 600 миллионов рублей, сделав больше запланированного. Все работы по реконструкции обойдутся в 3 миллиарда 130 миллионов рублей. Освоить осталось 900 миллионов, из них львиная доля — 700 миллионов пойдет на закупку оборудования.

Выполнить работы быстрее задуманного подрядчику позволило благоприятное стечение обстоятельств. Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Из-за нестабильной политической ситуации брянский аэропорт как приграничный закрыли для полетов. Поэтому проводить реконструкцию можно было в любое время. Если бы аэропорт работал в обычном режиме, строителям пришлось бы отыскивать «окна» между полетами. Покидать взлетную полосу за 40 минут до прибытия самолетов и переждать после их отправления. Благодаря режиму ограниченных полетов сотрудники «Центродорстроя» трудились в полную силу. В горячий строительный сезон, с мая по сентябрь, работали даже по ночам.

Успешному ходу строительных работ не помешало даже особое обстоятельство — пропускной режим. Так как аэропорт является контролируемой зоной, подрядчику пришлось получить множество пропусков и разрешений от различных структур, вплоть до МВД и ФСБ. «Спасибо, что у нас всегда была надежная поддержка со стороны как руководства аэропорта, так и заказчика — Управления капитального строительства Брянской области», — говорит руководитель проекта по реконструкции Александр Важенин. Дополнительным стимулом к хорошей работе для строителей стала благодарность сотрудников аэропорта. Они регулярно говорят спасибо за то, что условия улучшаются прямо на глазах.

Когда реконструкция будет закончена, пассажиры ощутят целый ряд преимуществ. Это и комфортные условия в зданиях контрольно-диспетчерского пункта и аэровокзала, и увеличенное количество полетов. Если раньше в сутки могли принимать по семь рейсов, то теперь — до двадцати. Существенно усилится и безопасность. Главная воздушная гавань области перевернет новую страницу в своей истории.

О.ПУГАЧЁВА.

