

**Ничто не вечно под луной, даже дороги с твердым покрытием. Солнце, дожди, снега и колеса автомобилей "трудятся" над ними, превращая в нечто тряское, разбитое и неудобное, от чего стучат у пассажиров зубы и лягают челюсти. Вот и приходится работникам РСУ заниматься восстановлением этих дорог наряду с прокладкой новых. Но для этого нужен асфальт. А где его взять? Ответ, казалось бы, прост: на асфальтовом заводе. Но так ли он прост? Для того, чтобы это выяснить, я совершил экскурсию на Чернобыльский асфальтовый завод, во время которой его директор Иван Степанович ЧЕРЕДНИЧЕНКО любезно согласился побыть моим гидом.**

**ЗОНА: ОПЫТ, ПРАКТИКА, ПРОБЛЕМЫ**

## “АСФАЛЬТОВАЯ КУХНЯ”

Сам завод небольшой, расположенный за городской чертой, рядом с трассой на Припяты. Все въезжающие на его территорию машины встречает, виляя хвостом в ожидании лакомства, щенок по кличке Битум, метко прозванный так рабочими за свой окрас. Хозяйство здесь небольшое - барак для отдыха рабочих, с раздевалкой и душевой, который, кстати, не отапливается (а скоро зима), двор для колесной техники - битумо- и асфальтовозов, дорожных катков, грейдеров и тягачей, цистерны для хранения битума, горы гравия, небольшая своя АЗС и, наконец, именно тот агрегат, в котором и происходит рождение асфальта.

Привезенный машинами битум, - рассказывает Иван Степанович, - заливается в специальные цистерны, в коих разогревается до нужной температуры, после чего подается по трубам в смеситель, где в необходимых пропорциях смешивается с измельченным, высушенным щебнем, и асфальт готов. Управление всеми технологическими операциями производится высококвалифицированным оператором и его помощником со специального пульты - огромной, начиненной всевозможной аппаратурой кабины, из ко-

торой отлично виден весь процесс изготовления асфальта.

Я действительно убедился в этом, поднявшись по трапу на "асфальтовую кухню" завода.

С любой техникой, как бы за ней не смотрели, время от времени случаются поломки, как с людьми - болезни. К чести работников асфальтового завода нужно отметить, что такое бывает

новлению, тогда приходится искать ему замену, закупая на аналогичных предприятиях в Иванкове или Бородянке.

На дорогах, - продолжает экскурсию Иван Степанович, - кое-где можно заметить аккуратно срезанные квадратики асфальта. Срезают их для проверки на качество в специальных лабораториях. В следующем году, надеюсь, такая лаборатория появится и у нас, в



Эх, дороги...

редко. Проблемы с оборудованием решаются просто: починить вышедшую из строя деталь или узел стараются на месте, хотя своей ремонтной базы предприятия не имеет. Зато "золотых рук" здесь хватает - каждый владеет несколькими рабочими специальностями, не считая своей основной. Ну, а если механизм уж никак не поддается восста-

которой наши же обученные работники будут контролировать соответствие асфальта техническим нормам прямо на месте. А раз качество будет проверяться чаще, значит, он станет лучше.

Конечно, скорое решение местных проблем - это прекрасно. Но имеются у завода и такие, которые решить самому директору, к сожалению, просто не под силу.

Завод сейчас в состоянии обеспечить асфальтом всю зону отчуждения: выдавать в сутки по 300-400 тонн продукции - пожалуйста, мощности хватит! Но катастрофически не хватает основного сырья - битума. Раньше его завозили из Мозыря, от которого до Чернобыля в общем-то недалеко, еще горячим, а следовательно, не застывшим. Экономия бензина и мазута для разогрева битума в цистернах-хранилищах была налицо. Сейчас, когда Беларусь стала "загранницей", его приходится возить даже из Кременчуга. Дорого, а денег на это нет. Сказывается отсутствие финансирования, по сему приходится ввозить битум в малом количестве, одной-двумя машинами. Вот и приходится каждый его килограмм экономить, а заказы на асфальт принимать по минимуму. Кроме того, все то же отсутствие финансирования не позволяет многим заказчикам закупать уже у завода готовый асфальт в необходимых количествах даже по себестоимости, без "накруток" цен, но просто за предоплату, для того, чтобы завод мог покрывать свои расходы на транспорт и производственные нужды.

Еще один вопрос, который, к счастью, отпал сам по себе (на долго ли?), был связан с отключением в Чернобыле электроэнергии, что становилось причиной остановок производства. Подававшийся по трубам битум застывал в них, закупоривая системы подачи, и проблема их очистки отнимала у работников предприятия немало времени, сил и нервов.

А может быть, не нужен в зоне отчуждения асфальтовый завод? Не нужны хорошие, ровные дороги и прямые улицы в Чернобыле? Наверно, все-таки нужны, а значит, нужен и свой асфальт.

Как стало известно, имел место случай ввоза в зону отчуждения асфальта из Киева и вывоз его обратно (!) по причине отказа от него заказчиков из-за полного застывания по пути следования к месту назначения.

**Игорь ПИНТА.**