

ШАМПАНСКОЕ ДЛЯ ПОБЕДИТЕЛЯ

Согласитесь, дорогие читатели, нас с вами в последнее время все труднее чем-либо удивить, в том числе и проектами в области мостостроения. Как поется в популярном шлягере, теперь и «невозможное возможно», причем происходит это как-то буднично и привычно. Нынешние технологии позволяют воплотить в жизнь самые смелые и амбициозные замыслы. Но радужные перспективы строительства суперсовременных объектов зачастую омрачают финансовые проблемы и некоторая косность мышления, свойственная человеческой натуре, привычка использовать устоявшиеся правила, что-то скомпилировать, подогнать старые наработки (свои или чужие) под новые обстоятельства. Да, типовые проекты уходят в прошлое, но не всякий спешит выступить в роли настоящего первопроходца. И по-настоящему оригинальные инженерные сооружения все же скорее редкость, чем правило.



Однажды в рекламном буклете, посвященном строительству ЗСД, привлек внимание необычный проект вантового моста через Петровский фарватер. Сооружение со стойкой пилона на разделительной полосе представляло собой довольно гибкую конструкцию. Но за счет виртуозно разработанной вантовой системы все недочеты были сведены на нет. Инженерные решения поражали не только своей целесообразностью, но и красотой. С одной стороны, нельзя не признать их оригинальности (такого в России, да пожалуй, и в мире, еще никто не делал), с другой, было понимание того, что их принятие диктовалось суровой необходимостью. Проект напоминал блестяще сыгранную шахматную партию, противником в которой выступала сама природа.

В буклете в качестве проектировщика объекта значилось ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург». Вот уже много лет деятельность этой компании связана с именем ее генерального директора — Игоря Колюшева.

Вглядываясь в обстоятельства жизни некоторых людей, понимаешь, что их судьба вряд ли могла быть иной. Дело в характере, особых формах мышления, своеобраз-

ной родовой метки «обреченности на успех». Про таких говорят: «Талант всегда пробьет себе дорогу».

Для Игоря Евгеньевича, родившегося 14 декабря 1958 года в семье ленинградских мостостроителей, «туманное» взрослое будущее еще со школьной скамьи не представляло особой загадки. Первой серьезной вехой в биографии стал факультет «Мосты и тоннели» ЛИИЖТа. Становление личности — дело сложное, подчас для посторонних — это тайна за семью печатями. Известно одно — любому талантливому человеку нужна свобода, ему тесно в узких рамках бытия и он вовсе не готов поступать, как все. Такие люди не ищут простых путей, с легкостью берут на себя то, что предлагает судьба, и никакие доводы и резоны не смогут переубедить их в обратном. Возможно, в силу этих свойств характера после окончания вуза в 1980 году Игорь отправился по распределению в далекий поселок Юганская Обь Сургутского района на строительство автомобильного моста в районе Нефтеюганска.

Мостоотряд №15, в котором начал работу строительный мастер Игорь Колюшев, входил в довольно большую организацию «Мостострой-11». Мостовое сооружение длиной чуть более 870 метров, ничем осо-

бо не примечательное ни по своим параметрам, ни по конструкции, оказалось чрезвычайно нужным стране. Связав Нефтеюганск с Тюменью, и тем самым объединив юг региона с нефтедобывающими районами Среднего Приобья, можно было достичь стойкого экономического эффекта.

Первая большая стройка в жизни молодого специалиста не могла не оставить следа. Здесь, вдали от родного Питера, в горниле текущих дел, в суровых условиях сибирского климата, закалялся характер, рождались новые идеи. Он знал, что рано или поздно развитие технологий позволит отказаться от типовых мостостроительных решений и даст свободу нестандартным инженерным замыслам. Еще тогда, в далеких 80-х, хотелось сделать невозможное возможным.

Никто не может сказать, как рождается идея. Говорят, в бесформенной глыбе скульптор видит будущую статую, живописец мысленно рисует картину красками на белом холсте. Проектировщик же должен представить принцип работы конструкции, наметить пути ее создания, определиться с технологиями, просчитать все до мелочей. А иначе ничего не получится. Что это как не сплав науки и творчества.

Любая идея подобна бумажному кораблику, запущенному в бурные волны человеческих знаний, но талантливый человек знает, рано или поздно утлое суденышко превратится в океанский лайнер, преодолеет все преграды и пристанет к берегу. Нужна лишь вера в свои силы и возможности.

В 1985 году Колюшев возвращается в Ленинград уже сформировавшимся практиком, хотя в глубине души прекрасно понимает, что предстоит еще многому научиться. Его принимают на работу в СКБ Главмостостроя. Это предприятие в буквальном смысле слова оказалось его судьбой. Несмотря на крутые перемены, произошедшие в стране в лихие 90-е, финансовые трудности, жизненные обстоятельства, он не переменит места работы и не изменит призванию, пройдет все ступеньки карьерной лестницы от инженера-конструктора II категории до генерального директора. Само бюро переживет несколько реорганизаций, пока не получит ныне известное всему строительному сообществу России название — ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Новую страницу в деятельности предприятия открыла инициатива Игоря Евгеньевича активно применять в проектах вантовые конструкции.

По количеству запроектированных сооружений подобного типа Институт не знает себе равных. Большой Обуховский мост (первый неразводной мост через реку Неву), арочный мост через Большую Охту, вантовый путепровод в створе проспекта Александровской фермы, Южный мост через Даугаву, мостовой переход через бухту Золотой Рог во Владивостоке — все это знаковые проекты компании.

Каждый из них имеет свои особенности, изюминку.

Так, для мостового перехода через бухту Золотой Рог была разработана необычная V-образная форма пилонов с отклоненными в стороны стойками без поперечного крепления, что позволило снизить ветровую нагрузку на конструкции. Это настоящий эксклюзив — никто и нигде в мире такого не делал. Риск? Несомненно, но Колюшев не только сам смело пошел на него, но и сумел убедить в надежности такого решения других.



Уважаемый Игорь Евгеньевич!

Примите наши искренние поздравления с юбилеем! От всей души желаем Вам новых побед и новых интересных проектов. Крепкого здоровья, успехов, пусть работа приносит радость, а родной дом хранит мир и благополучие.

С наилучшими пожеланиями, коллектив журнала «ДОРОГИ. Инновации в строительстве»

При строительстве моста через Большую Охту в Санкт-Петербурге впервые в России была применена конструкция арочного моста с вантовыми подвесками, что позволило снизить вес пролета с 2500 до 1600 т. Итог творческих поисков: значительная экономия материалов и, соответственно, снижение расходов на строительство.

Мост через реку Даугаву в Риге — лишь второе сооружение в Европе, выполненное по системе Extra Dosed. Это обеспечило высочайшее качество, повышенную прочность опорных сечений и особо экономное расходование металла (230 кг. на 1 кв. метр пролетного строения).

Проектированием вантовой системы мостового перехода на остров Русский также занимались специалисты питерского «Гипростроймоста». Рекордное в мировой практике соотношение длины пролета к его ширине потребовало тщательного исследования свойств конструкции в аэродинамической трубе, подтвердившего первоначальные расчеты.

Все эти достижения невозможно себе представить без грамотного руководства. Спустя время пришло и признание. За заслуги в строительстве высококачественных зданий и сооружений, разработку, внедрение и применение инновационных технологий и материалов, позволяющих существенно повысить качество, долговечность и экологичность возводимых объектов при снижении себестоимости их строительства Колюшеву Игорю Евгеньевичу присвоено почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

Все мы плетем кружево своей жизни, вплетая его в полотно истории. Дело потомков оценивать его узоры, рассматривая наши дела сквозь призму времен. Несомненно, что проекты «Института Гипростроймост — Санкт-Петербург» займут свое место в славной летописи отечественного мостостроения. Но это все еще впереди, а сейчас, в день 55-летия, самая пора ненадолго остановиться, оглянуться и налить в бокал шампанское. Шампанское для победителя.