

ная, Косухина и Сумская – на сумму 242 миллиона рублей, и отремонтировали 14 дворовых территорий.

– Коллектив предприятия плодотворно потрудились в этом году, – говорит Николай Ильинов. – Уверен, нашу работу оценят, прежде всего, жители областного центра, где мы работали на многих объектах, и водители, проезжающие транзитом через Курскую область по трассам федерального значения.

Шагая в ногу со временем

Суджанское ДРСУ №2 является одним из старейших предприятий дорожной отрасли – оно было создано в далеком 1967 году. Несмотря на почтенный возраст, является пионером в освоении новых технологий:

– В ближайшем будущем мы планируем перейти на новые технологии, – делится главный инженер Суджанского ДРСУ №2 Николай Горелов. – Так, уже в 2020 году на федеральных трассах будет применяться так называемый «евро-асфальт» – это новый российский стандарт асфальтобетонных смесей. А на региональных дорогах намерены использовать американский «суперпейв» (Superior Performance Pavements). Обе технологии похожи и ставят целью изготовление составов асфальтобетонных смесей с повышенными эксплуатационными характеристиками и увеличенными сроками службы. В условиях российского климата с его температурными перепадами применение «суперпейва» способно обеспечить такие

вовремя заливать мастикой, чтобы туда не попадала вода, – этот способ предотвращает дальнейшее разрушение асфальтового полотна.

Качество решает все

Безусловно, особые требования дорожники предъявляют к качественным характеристикам щебня и битума, используемых при изготовлении асфальтобетонных смесей. Михайловский ГОК поставляет кварциты, но у этого материала трещиностойкость хуже, чем у гранитного щебня, который привозят с Павловского карьера в Воронежской области и карьера Микашевичи в Республике Беларусь.

Оказывается, в Европе битум лучше, чем в России. Дело в том, что



Машинист автогрейдера Евгений Марченко



Главный инженер Николай Горелов контролирует ход работ

самым первым перешло на укладку ЩМА – щебеночно-мастичного асфальтобетона. Имеет, пожалуй, самую мощную в регионе производственную базу: три асфальтовых завода и самый современный парк дорожной техники – более трехсот единиц.

Тот факт, что Курскую область возглавил человек, имеющий прямое отношение к дорожному строительству и способный дать квалифицированную экспертную оценку качеству выполненных работ, коллектив предприятия воспринял как стимул к дальнейшему развитию.

характеристики дорожного покрытия, как устойчивость к образованию колеи и сетки трещин.

На сегодняшний день средний срок службы дорожного покрытия составляет шесть лет, но суджанцы стремятся довести эту цифру до двенадцати. И это вовсе не фантастика: построенной ими объездной дороге вокруг Суджи уже тринадцать лет, и она до сих пор находится в достаточно приличном состоянии.

Ни для кого не секрет: чтобы удлинить межремонтные периоды, за дорогой нужен уход. Появившиеся на дороге трещины необходимо

у нас при переработке нефтепродуктов ориентируются в первую очередь на производство бензина и дизтоплива, «вытягивая» из сырья все полезные свойства, необходимые для качественного битума. За границей же все обстоит с точностью до наоборот: главным продуктом переработки является битум – в полном соответствии с евростандартами.

Чтобы обеспечить необходимые свойства у не слишком качественного отечественного битума, дорожники добавляют в него резиновую крошку, полимеры и целлюлозу. С пропорциями химических ingredi-