

УМНЫЕ МАШИНЫ ДЛ НОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В РОССИИ ИНТЕРЕС К ЦЕМЕНТОБЕТОНУ, КАК ИННОВАЦИОННОМУ МАТЕРИАЛУ, ВЫРОС МНОГОКРАТНО

От прочности материалов, используемых в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, во многом зависит, сколько они прослужат. Успешные практики использования инновационных покрытий в этой отрасли интересуют профессионалов во всем цивилизованном мире. В последние годы в России дорожная инфраструктура вышла на качественно новый уровень. Интерес к этой теме вырос многократно. Долговечность цементобетонных покрытий, как самых инновационных, в нашей стране волнует специалистов по дорожному строительству, производителей материалов и профильной техники. Поэтому количество желающих попасть 30 января на VI Международную научно-практическую конференцию «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог» почти в два раза превысило вместимость большого зала Ученого совета МАДИ.

В конференции участвовали представители экспертного и научного сообщества дорожно-транспортных строителей России, производители современной техники и материалов, профильные чиновники. «К сожалению, большинство средств выделяется не на развитие сети дорог, а на их ремонт и содержание. Поэтому необходимо строить автомобильные дороги таким образом, чтобы на бли-

Техника GOMACO зарекомендовала себя как многопрофильная, надежная и простая в эксплуатации.

жайшие десятки лет мы забыли о ремонте и развивали сеть автомобильных дорог России», – открывая конференцию, подчеркнул президент Ассоциации бетонных дорог, доктор технических наук Виктор Ушаков.

Лейтмотивом форума стало расширение практики строительства и повышения долговечности цементобетонных покрытий трасс. Поэтому с особым вниманием был выслушан доклад Вице-прези-



дента Европейской Ассоциации бетонных дорог EUPAVE, генерального директора корпорации GOMACO Рори Кео. Он рассказал о инновационном применении цементобетона в транспортной инфраструктуре, уделил внимание проблеме современных технологий ремонта не жестких дорожных одежд слоями из этого материала. Гость из США отметил, что GOMACO изготавливает самую умную бетоноукладочную технику для различных строительных проектов, рассказал о ключевых отличиях бетоноукладчиков последних моделей через призму поставленных задач, назначения объектов. Для реализации своих крупных проектов в тандеме с лидерами по производству инновационных материалов корпорация выпустила усовершенствованные модели. Конструкция и дизайн полностью отвечают и глобальным требованиям, у машин GOMACO много возможностей и дополнительных опций.

Крупный подрядчик, который эксплуатирует технику GOMACO в Швейцарии, поставил задачу: решить проблему износа мостовых сооружений, отреставрировав часть горной дороги в окрестностях Цюриха. Для ее решения использовался высокопрочный бетон для реконструкции надземных дорог, мостов с армированием. Цементобетонное покрытие готовят



РОРИ КЕО:

«**ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИЙ ОБРАЗОВАНИЕ И ОБУЧЕНИЕ – САМОЕ ГЛАВНОЕ»**

для устройства тонкого слоя асфальтобетона поверх него. Материал представляет собой смесь специального цемента со стальной фиброй. Старый настил удален, устанавливалась продольная и поперечная арматура, укладывался сверху слой высокопрочного бетона. В работе используется стандартный бетоноукладчик с модифицированной скользящей формой и гидравлическими вибраторами.

В России такая машина будет пользоваться особым спросом, поскольку у нас



возникает много вопросов по реконструкции дорожных покрытий надземных дорог, эстакад, мостовых сооружений, приподнятых конструкций, там, где ощущается разница температур между нижней и верхней частями конструкции. Для решения проблем быстрого разрушения таких дорог был разработан специальный бетон. «Нашей основной задачей было модифицировать проверенную модель укладчика под определенную технологию подачи материала, чтобы он мог обработать эту смесь, испытать ее. Испытания доказывают, что после правильной реконструкции мостовая часть сооружения дополнительно служит 15–20 лет», – отметил Кео.

Широкий спектр высокотехнологичных возможностей бетоноукладчиков Рори Кео продемонстрировал с помощью видеороликов, фотографий, схем работы и технических характеристик машин, отметив, что для отделки мостовых сооружений компания разработала новый финишер SL 450 особой формы, который способен уложить цементобетон, в том числе, тончайшим слоем. Он выходит на рынок буквально в последнее время. Производительность машины – 100 кв. метров в час. Есть у модели и акустический дат-

Успешные проекты GOMACO удалось реализовать в России благодаря тесному и постоянному взаимодействию компании и ее официального дилера АО «НВИНТМАДИ». За четверть века работы на российском рынке АО «НВИНТМАДИ» открыло представительства и сервисные центры в крупнейших городах и регионах страны.

чик, работающий от уложенного покрытия, ее можно использовать и для реконструкций, покрывая слой износа, и для новых проектов, например, для строительства аэропортов и дорог. При этом компания сегодня комплектует все свои машины технологиями 3-D контроля, обеспечивая высокую производительность и эффективность машин на рабочих площадках.

«Финишер делает один проход для уплотнения и выглаживания, поэтому производительность увеличивается. Он освобождает от работы целую бригаду, которая при обычном финишере должна распределять бетон вручную», – подчеркнул спикер.

Есть у компании интересные разработки в области железнодорожного строительства, в частности, создана спецтехника для строительства монолитного подрельсового пути. Переоборудованная стандартная машина может работать в стесненных условиях, например, в тоннелях.

В финале презентации Кео сообщил о программе «зеленых авто». Рядом научных и коммерческих организаций разрабатываются технологии бесконтактной магнитной динамической зарядки электробусов пластинами, устанавливаемыми только в жесткие покрытия. «Заряжающие» полосы движения – зеленые с нарисованным улыбающимся белым автокаром – уже появились в Бельгии. Электромобилям требуется инфраструктура доступа к местам зарядки. «Асфальтобетон был признан неудачным вариантом, в нем нет достаточной жесткости покрытия. Нужно удерживать пластины в одном месте, ведь электробус движется строго по ней. От колес получается колея. Цементобетон будет применяться безболезненно, обеспечивая правильную закладку всех частей зарядных устройств. Для нас это пища для размышления на будущее», – отметил Кео. Причем на высокой скорости машина не заряжается, это заставляет водителей снижать скорость. Если учесть, что в мегаполисах России сейчас стремятся перейти на экологически чистый общественный транспорт, в частности электробусы, тандем с GOMACO станет прочнее, чем цементобетон. ■



Марина Алексеева