

Эксперт с большой буквы

Персона:
Фортуна
Юрий
Алексеевич

Примечание:
1. Система высот - Балтийская, системы координат - Москва 1956
2. Границы застройки в соответствии с проектной документацией
3. Данный профиль соответствует направлению Дубовый-Алау

833-09-01-АД-1102									
№	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
1	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
2	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
3	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
4	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
5	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
6	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
7	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
8	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
9	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
10	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид

Схема транспортной развязки "км 172 в/д М-27 Дубовый-Солн"

Устройство участка Сабур-Кабановский
включая Восток на участке Троице-Алау

Данные измерения									
№	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
1	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
2	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
3	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
4	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
5	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
6	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
7	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
8	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
9	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
10	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид

Данные измерения									
№	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
1	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
2	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
3	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
4	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
5	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
6	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
7	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
8	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
9	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид
10	Пункт	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид	Вид

DOI: 10.17273/CADGIS.2019.1.9

Персона: Фортуна Ю.А., главный специалист ООО «ИнжПроектСтрой» (г. Краснодар)

Интервьюировал: Петренко Д.А., технический директор ООО «ИндорСофт» (г. Томск)

Для меня большая честь быть представленным на страницах журнала «САПР и ГИС автомобильных дорог».

Ваше предложение об интервью заставило меня задуматься над вопросом: «А что, собственно, мною было сделано такого, что я удостоился этой чести?» Личность-то я ничем не примечательная, как многие другие. Однако, переосмыслив на склоне лет всё, что было сделано в профессии дорожника за трудовой период жизни — а это 50 с лишним лет, — я подумал, что стыдиться за «бесцельно прожитые годы» мне не нужно.

Не помню, чьи это слова: «Каждый работает как умеет, важен результат». Я считаю, что результат от любой работы непременно должен быть ощутимым, положительным и общественно полезным. Не люблю «говорильни», работа ради работы — это не для меня.

— Традиционный вопрос, который мы задаём нашим «персонам»: как Вы пришли в профессию?

В профессию инженера-дорожника меня привела стеснительность. Я мечтал стоять за кульманом, что-нибудь конструировать, поэтому подал документы на механический факультет во Фрунзенский политехнический институт (ФПИ) (совр. Кыргызский государственный технический университет). Но не прошёл по конкурсу. Когда сдавал вступительный экзамен по физике, один преподаватель, проведя пальцем по стопке лежащих на столе документов, сказал другому на киргизском языке: «Ого, уже 52 пятёрки поставили, может, достаточно?» Второй согласно кивнул, поставили 4. Киргизский язык я знал, но постеснялся и промолчал. В результате недобрал один балл, и мои документы переправили на автодорожный факультет, где был недобор. Впоследствии я несколько об этом не пожалел, так как романтики, как оказалось, здесь намного больше, чем я мог предполагать.

В романтику профессии дорожника я окунулся прямо с первого курса, попав на всё лето и осень в изыскательскую партию. Вот где были настоящие «университеты»! Сначала были ка-

захстанские степи. Мне, первокурснику, доверили съёмку поперечников и спрашивали за работу по всей строгости. Здесь я узнал по-настоящему, что такое коллективный труд и что такое личная ответственность. Потом были Тянь-Шаньские горы в Киргизии. Какие разные природные условия проложения трассы дороги! Особенно запомнился один эпизод. При перебазировке изыскательской партии на новую стоянку я вёл по горной тропе в поводу лошадь, навьюченную спальными мешками. На одном из поворотов лошадь зацепилась вьюком за выступ скалы.

Юрий Алексеевич Фортуна родился 1 марта 1942 года в Киргизии. Окончил автодорожный факультет Фрунзенского политехнического института (совр. Кыргызский государственный технический университет).

После окончания университета был распределён в Республиканскую автомобильно-дорожную научно-исследовательскую лабораторию (РАДНИЛ); через три года был приглашён на должность ассистента на кафедре автомобильных дорог во Фрунзенском политехническом институте. После завершения обучения в заочной аспирантуре в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете занял вакансию доцента на кафедре автомобильных дорог в Краснодарском политехническом институте (совр. КубГТУ), где проработал 14 лет. Затем Юрий Алексеевич выступал в качестве эксперта-консультанта в НППФ «Краснодаравтодорсервис», а завершил карьеру в должности главного специалиста в ООО «ИнжПроектСтрой».

Особые награды и достижения: звание заслуженного дорожника Кубани и почётного работника высшего профессионального образования.

Главное увлечение — русская баня.

От толчка задние ноги лошади сорвались в пропасть, и она повисла, зацепившись брюхом. Я не знал, что делать, и только тянул её за повод, как будто это могло помочь. А начальник партии кричит мне: «Снимай, снимай!» Что снимать? «Фотографируй!» Тут только я сообразил, что от меня хотят. Я увлекался фотографией, и у меня всегда висел на шее фотоаппарат. Спустившись немного вниз по склону, я выбрал точку для удачного ракурса и сделал несколько снимков. Фотографий потом я так и не увидел, так как плёнку у меня изъяли. Позже я узнал, что под это дело списали два нивелира и теодолит, которые давно уже износились, но просто так списывать приборы не разрешалось. Так что «польза» от моей работы была ещё с институтской скамьи.

К слову, лошадь спасли. Мой одноклассник Володя Шишкин обвязался верёвкой, его спустили по ней вниз по склону, он обрезал верёвки, связывавшие вьюк, просунул под брюхо лошади конец другой верёвки, и вот, взявшись за оба конца, восемь человек смогли вытащить лошадь обратно на тропу.

— Какие воспоминания остались с университетских времён?

Институтские годы в целом вспоминаются как бесконечная череда разных событий: аудиторные занятия, курсовые проекты, тренировки, театры, выставки, зачёты и экзамены, работа в колхозах, работа на стройках, военная подготовка, художественная самодеятельность (институтский оркестр, СТЭМ). Как только всё успевали?

Больше всего, конечно, «доставали» курсовые проекты, их было очень много.

Вообще говоря, учебный план специальности в то время резко и значительно отличался от нынешнего. Вот только три примера. На курс «Изыскания и проектирование автомобильных дорог» отводилось 254 часа, а сейчас — только 90. Вместо четырёх курсовых проектов — две курсовые работы. По курсу «Гидравлика, гидрология, гидрометрия» была полновесная двухнедельная гидрометрическая практика, а лабораторные работы проводились на открытом лотке длиной 6 метров. Теперь этого ничего нет. Как говорится, почувствуйте разницу.

Много позже, уже в Краснодаре, участвуя в работе Государственной экологической экспертизы по одному из объектов, связанных с нарушением естественной жизни реки, я стал задавать вопросы проектировщикам. А один из экспертов, по специальности гидролог, меня спросил: «Откуда Вы это знаете?» Я был удивлён вопросу и сказал, что это должен знать любой инженер-дорожник, это же часть нашей специальности. По всей видимости, кругозор у современных выпускников стал гораздо уже. Не могу согласиться с тем, что сокращение учебных часов по дисциплинам, непосредственно формирующим инженера-дорожника, пошло на благо дорожной отрасли.

— Расскажите нам о своём детстве?

Родился я в глухом Киргизском кишлаке под названием Казарман (от слова «казарма») в 1942 г. Дороги туда в те времена не было, только конная тропа, да и то на отдельных участках безопаснее было идти пешком. Об этом мне рассказывала мама — как меня, четырёхмесячного, закутав в пелёнки, вывозила на «большую землю» верхом на лошади. Папа в это время был на фронте. Вернулся он после тяжёлого ранения и лечения в госпитале в 1945 г. уже на новое место жительства. Кстати, на своей малой родине мне так и не довелось побывать. Немного не дошла та изыскательская партия, в которой я проходил практику на первом курсе института. Представляете, только в 1960 г. у государства появилась возможность провести изыскания и проложить трассу дороги в эти труднодоступные места. А построили дорогу ещё позже, в несколько этапов. Но так уж сложилось, что проехать по ней мне так и не довелось, хотя основную дорожную сеть Киргизии я «облазил» практически всю.

После института меня распределили в Республиканскую автомобильно-дорожную научно-исследовательскую лабораторию (РАДНИЛ), которая занималась в том числе проблемами безопасности движения (тогда это была модная тема). Вот мы и обследовали дороги на предмет выявления особо опасных участков и разрабатывали конкретные мероприятия по улучшению дорожных условий. Здесь же я получил первый опыт исследовательской работы и понял, что полученные в институте знания следует рассматривать как инструментарий, который нужен для решения конкретных задач.

Положительный результат моей работы в РАДНИЛе есть: по моей инициативе на участке дороги Фрунзе — Ош (перевал Тюя-Ашу, высота 3200 м над уровнем моря) была построена снегозащита передвигающегося действия. Раньше дорожники вынуждены были двумя бульдозерами круглосуточно «утюжить» дорогу, очищая её от снега. А когда построили защиту, то необходимость в этом отпала: ветер стал не приносить снег, а переносить его через дорогу. Уверен, она до сих пор работает.

— Как Вы пришли к преподавательской деятельности?

В РАДНИЛе я проработал 3 года, а потом мне предложили должность ассистента на кафедре автомобильных дорог во Фрунзенском политехническом институте. Так началась моя преподавательская деятельность, которой я отдал без малого 40 лет.

А была ли польза от моей работы преподавателем? Наверное, была. И дело не в количестве выпускников (их было много), а в их оценке качества моего труда.

Мой научный руководитель Николай Петрович Орнатский научил меня — ну а я учил своих студентов — устраивать остановочные площадки на автобусных остановках с обратным поперечным уклоном, за что однажды услышал слова благодарности от одного выпускника, ставшего начальником ДРСУ: «Спасибо за науку. У меня в районе все автобусные остановки на дорогах теперь сухие».

В 2013 г. меня разыскивали выпускники Фрунзенского политехнического института и пригласили на встречу, посвящённую сорокалетию окончания института. Встреча состоялась в Клину, в поместье одного из выпускников. Смогли приехать 12 человек. Каково же было моё удивление, когда я оказался в кругу седовласых пенсионеров! Один из них мне сказал: «Стали бы мы тебя искать, если бы ты был плохим преподавателем?»

Работая на преподавательском поприще, я никогда не забывал о практической стороне дела.

Во Фрунзе после меня на кафедре осталась аппаратура для изучения режимов движения автомобиля, позволяющая регистрировать 8 параметров. По тем временам в стране только в шести вузах были передвижные лаборатории, но такой аппаратуры не было ни у кого.

В 1973 г. я поступил в заочную аспирантуру в Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) на кафедру проектирования дорог. Тема, естественно, связана с особенностями горных дорог. Эксперименты проводил на дорогах Киргизии и Таджикистана. С помощью аппаратуры удалось установить некоторые закономерности поведенческой реакции водителя в разных ситуациях. Довести дело до конца удалось только в 1981 г.

В том же году прошёл по конкурсу на замещение вакантной должности доцента на кафедре автомобильных дорог в Краснодарском политехническом институте.

— Известно, что Вы поклонник системы проектирования IndorCAD и используете её уже очень давно. Расскажите, пожалуйста, как Вы о нас узнали?

Надо сказать, что в семидесятые годы начался бум освоения ЭВМ,

и я увлёкся этим новым делом. К тому времени я уже прекрасно знал, что вычислять отметки продольного профиля и подсчитывать объёмы земляных работ — это «обезьянья» работа, недостойная инженера. Стал писать программки для ЭВМ и приучать студентов использовать этот инструмент. На своём и чужом опыте убедился также, что в горной местности, на косягах, проектировать план трассы и продольный профиль отдельно от поперечного профиля нельзя. Более того, иногда именно поперечный профиль дороги определяет оптимальное положение трассы на местности. Но таких не то что САПР, даже пакетов прикладных программ не было.

В Краснодарском политехническом институте, да и в проектных институтах Краснодарского края, дела с внедрением ЭВМ в то время обстояли не лучше. Учебная САПР, разработанная в МАДИ, которую мы у себя внедрили, для учёбы студентов была хороша, но для практического применения не годилась.

Появившаяся САПР CREDO мне лично удовлетворения не принесла: оперативно отследить изменение в одной проекции дороги при изменении другой по-прежнему было невозможно.

И вот я узнал, что в Томске, в СКБ, разработали что-то похожее на то, что я искал. А как ознакомиться? Пришлось использовать «канал» НИРС. Мне, как председателю, разрешили командировку в Томский инженерно-строительный институт (совр. ТГАСУ) на студенческую научную конференцию. И вот здесь мне повезло: подарили диск с САПР «РЕКАД», разработанной под DOS. С этого началось наше сотрудничество с Владимиром Николаевичем Бойковым и его сотрудниками, которое продолжается до сих пор.

— Как Вы можете оценить результат нашей совместной работы?

В настоящее время на кафедре транспортных сооружений КубГТУ имеется компьютерный класс, оснащённый САПР IndorCAD. В дальнейшем выпускники продолжают работу с IndorCAD в проектных организациях. В Краснодарском крае и Ростовской области система IndorCAD широко применяется при проектировании автомобильных дорог.



*С профессором В.Н. Бойковым
(г. Краснодар, июнь 2017 г.)*

Но учебный класс — это одно, а совсем другое дело внедрить что-то новое в проектные организации. Это же вопрос в том числе денежный. Кому хочется покупать неведомо что? Так вот, В.Н. Бойков приехал в Краснодар, за два часа в присутствии директора НППФ «Краснодаравтотранссервис» А.Б. Кильдюшова обучил двух сотрудников работе с IndorCAD. Они запроектовали план, продольный профиль и поперечные профили участка дороги, сделали чертежи и ведомости объёмов работ, сказав при этом, что за CREDO больше не сядут, и только тогда директор дал добро на закупку десяти рабочих мест.

— Расскажите об интересных случаях из Вашей практики.

Работая преподавателем, я не забывал о необходимости делать что-то полезное самому и для этого налаживал контакты с Управлениями федеральных и территориальных дорог, предложив наши услуги в качестве исполнителей. Мы выполняли работы по паспортизации дорог, по выявлению и разработке мероприятий по ликвидации очагов аварийности, по обоснованию тарифов платы за перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов, по исследованию транспорт-



Самый «боевой» профессорско-преподавательский состав кафедры транспортных сооружений КубГТУ.

1-й ряд (слева направо): доценты Божков В.И., Телятников В.М., Купин П.П. (заведующий кафедрой), Дараган Н.С., Кучеренко В.Л. (бывший декан факультета), профессор Дараган К.А. (бывший ректор КПИ)

2-й ряд (слева направо): старший преподаватель Чич Ю.Н., ассистент Коновалов К.В., ассистент Корневский В.В. (бывший аспирант Ю.А. Фортуны, сейчас — доцент, заведующий кафедрой), доцент Москвич В.К. (декан факультета), доцент Близниченко С.С., старший преподаватель Овчаренко Т.И. (22 года стажа работы в проектной организации), доцент Фортуна Ю.А.

ных потоков на уличной сети г. Краснодара, по проектированию светофорных объектов.

Не обходилось и без курьёзов. Так, для ускорения работ при паспортизации федеральных автомобильных дорог я придумал способ «автоматизации» измерения длины участков дороги и привязки местоположения дорожных объектов. Для этого достаточно было соорудить кулачковый механизм, который замыкал контакты, подсоединённые к калькулятору. Механизм приводился в действие тросом спидометра автомобиля, на котором мы выезжали на объекты. Так вот, представитель Упрдора отказался подписывать нам акт о выполнении работ. Более того, выставил нас бессовестными людьми, которые, сидя в кабинете и не выходя на дорогу, составили паспорт. Я, говорит, вас ни разу на дороге не видел, а вы должны были идти с мерной лентой. Только когда мы посадили его в наш автомобиль, дали ему в руки регистратор, провезли по участку дороги с известной ему длиной и он убедился, что путь измерен с точностью до одного метра, — молча подписал акт. И хоть бы извинился.

С территориальными дорогами вначале тоже было не лучше. В паспорте одной из дорог на линейном графике мы отметили участки с ненормативными радиусами вертикальных кривых. Реакция чиновников была ужасной, нас обвинили чуть ли не в мошенничестве. Пришлось предъявлять фотографии этих участков дорог, только тогда все обвинения были сняты. Такого со мной

прежде никогда не случалось, работали на доверии. А тут... Я понял, что с чиновниками можно говорить только на языке неопровержимых фактов, доводов они никаких не принимают. Правда, потом отношения понемногу наладились и даже больше — я удостоился чести стать заслуженным дорожником Кубани. Не скрою, хоть я человек не тщеславный, но этим званием горжусь.

— В настоящее время Вы известны как эксперт... Почему Вы решили оставить преподавательскую деятельность?

В Кубанском политехническом институте (совр. КубГТУ) я проработал 14 лет. Работа, надо сказать, была очень интересной, так как многое пришлось делать с нуля. Внедряли автоматизацию проектирования дорог. Открывали новые специализации и специальности, осваивали новые учебные дисциплины. В общем, всё было нормально, даже удостоился звания почётного работника высшего профессионального образования.

Но однажды меня попросили помочь в принятии проектных решений по одному достаточно сложному объекту капитального ремонта дороги. Выехал на объект, разобрался, что к чему. Результатом, как говорится, обе стороны остались довольны. И когда мне предложили перейти к ним на работу, я не отказался — «дух бродяжий» взял верх, так я стал экспертом-консультантом в НППФ «Краснодаравтодорсервис».

Любимый анекдот в тему

В одной семье жил кот — страшный гуляка и забияка. Вечно возвращался домой грязный и ободраный. Хозяевам это надоело, и кота кастрировали. Но он продолжал вести себя в том же духе. А на недоуменный вопрос, чем же он теперь там занимается, отвечал: «Консультир-п-рую, оппонир-п-рую».

Связи с кафедрой я не прерывал и не прерываю по сей день, смену себе обеспечил (мой бывший аспирант В.В. Корневский теперь заведует кафедрой), так что в проектно-изыскательскую работу с чистой совестью окунулся с головой.

Больше всего мне нравилось проводить проектные обследования дороги. Но и проверять качество проектов я не разучился. Завершил я свою «карьеру» в должности главного специалиста в ООО «ИнжПроектСтрой».

Точно как в поговорке: «Кто умеет — делает сам, кто не умеет — учит других, кто не умеет учить — работает экспертом. А кто научился делать сам, учить других и работать экспертом, тот становится специалистом».

— Какие Ваши самые крупные проекты?

Я не делю проекты на крупные и мелкие. Главное — наличие интересной, не описанной

в учебниках задачи, новизны и эффективности решений, а также существенной пользы от внедрения.

За много лет в реальном проектировании я не припомню ни одного проекта, где не встретились бы условия, требующие нетривиальных решений.

Приведу пример. На одной из дорог в Краснодарском крае, расположенной в горной лесистой местности, через ручей была построена двухочковая труба, отверстие которой во время ливней наглухо забивалось карчем. Уровень воды поднимался, и вода затопливала прилегающие к ручью дворы и постройки. Местные жители вынуждены были, по их словам, дежурить, чаще всего по ночам, расчищая отверстие трубы. При проектировании капитального ремонта дороги я настоял, чтобы вместо трубы запроектировали и построили «водопрпускное сооружение». Теперь дворы не затопливает. Что за «сооружение» — не скажу, чтобы кто-нибудь не повторил, так как при этом пришлось нарушить СНиП, чего вообще-то делать нельзя. Однако проектировщику жизнь частенько подкидывает такие задачи, что невозможно построить нужное сооружение, не нарушая норм.

Вот ещё пример подобного рода. В Сочи накануне зимней Олимпиады приводили в порядок тротуары и пешеходные дорожки. Одной из главных задач было создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. Лестницы — вот главная проблема. Рельеф-то в Сочи горный. Там, где можно, стали устраивать пандусы. Но на них есть жёсткие нормы. В районе парка им. Фрунзе необходимо было обеспечить удобный для маломобильных групп населения спуск к морю. Обычные пандусы не подходили. Мы смогли с помощью САПР IndorCAD вписать в рельеф и ситуацию сооружение, состоящее из нескольких пандусов. Пришлось опять выйти за пределы СНиПа, но в итоге получилось неплохо. Я потом проверял: хотя рядом есть красивая широкая лестница, бабушки и мамы с детскими колясками предпочитают наше «несниповское» сооружение. Кстати, больше таких сооружений на побережье нет.

— Каких жизненных принципов Вы придерживаетесь?

1. Не можешь помочь — не мешай.
2. Никогда не теряйся, не опускай руки, ищи решение.
3. Прежде чем куда-то идти, подумай, нужен ли ты там.

— Есть ли в Вашей жизни люди, на которых хочется равняться?

Таких много. Но с особой благодарностью я вспоминаю встречи с профессором Олегом Владимировичем Андреевым, царствие ему небесное. Скромный, интеллигентный, подчёр-



С профессором В.В. Сильяновым (г. Москва, 7 мая 2013 г.)

кнуто вежливый, это был настоящий клад знаний и премудрости.

Огромное удовольствие получаю от встреч с профессором Валентином Васильевичем Сильяновым. Кажется, нет таких проблем, с которыми он не поможет разобраться.

— Какие наставления Вы можете дать будущим поколениям?

Интересуйтесь всем, что попадает в поле вашего зрения.

Пробуйте себя в разных ипостасях. Не бойтесь принимать решения.

Будьте ответственными за порученное дело.

— Есть ли у Вас хобби?

Моё многолетнее увлечение — русская баня. Построил свою. Получилось, кажется, неплохо.

— Как Вы думаете, какие будут дороги в будущем? Скажем, в 2050 году или 2100-м?

Процитирую классика: «В России за 10 лет может измениться всё, а за 100 лет — ничего». А дороги быстро не строятся.

— Чего, на Ваш взгляд, не хватает современным дорогам и дорожникам?

Денег. Известно же, что в США дорожная сеть строилась по специально принятой правительством программе. У нас такой программы нет. «Дороги дорожи, но бездорожье дороже». Когда это поймём — вся экономика заработает. ■