Салехард и Лабытнанги могли соединить тоннелем из подводных лодок

Валентин Федоров – не писатель-фантаст, а настоящий Левша нашего времени. Почти всю жизнь он посвятил решению сложных технологических проблем.

Реализация некоторых его идей позволила сделать жизнь северян комфортнее и безопаснее. После выхода на пенсию талантливый инженер живет в Тюмени.

ПРОЕКТ, ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ

Увы, большая часть смелых рацпредложений Валентина Сергеевича споткнулась о бюрократические барьеры. История не имеет сослагательного наклонения, и мы не можем утверждать, что было бы, отнесись высокое начальство к непатентованным ноу-хау Федорова всерьез. И тем не менее:

– Я считаю, что это была вполне жизнеспособная идея, – говорит наш собеседник, – использовать корпуса списанных атомных подводных лодок. В свое время они в большом количестве стояли в Северодвинске, ржавели. Мое предложение заключалось в том, чтобы, отрезав хвостовую и носовую части лодок, собрать трубу диаметром 15 метров. С учетом того, что корпуса субмарин обладают наивысочайшей прочностью, из них получился бы превосходный, надежный тоннель. Я уже рассчитал, что трубу нужно варить на высоком салехардском берегу. Затем, под уклоном, перетащить всю конструкцию на лабытнангский берег. Чтобы пригрузить – положить на ее дно железобетонные блоки, они же послужат проезжей частью, труба изогнется и ляжет на дно. Плавный переезд из Лабытнанги в Салехард готов!

– Это только на первый взгляд кажется фантастикой, – с улыбкой реагирует на мое удивление изобретатель. – Евротоннель под Ламаншем и вовсе состоит из трех путей: двух железнодорожных, одного вспомогательного и плюс развязки. Разве наши строители не осилили бы возведение гораздо более простой конструкции? Кстати, именно после ввода Евротоннеля в строй у меня и родилась эта идея (в 1994 году. – Прим. авт.).

У КАЖДОГО СВОЁ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

Глубокой осенью 1942 года четырехлетний Валя Федоров с мамой и старшей сестрой

эвакуировались из блокадного Ленинграда. Где-то на середине Ладожского озера их караван из трех катеров настигли немецкие самолеты. Фашистские стервятники били в плотную людскую массу из пулеметов и пушек. Многие женщины и дети были убиты или захлебнулись в ледяной воде. После нескольких атак один из катеров утонул, но судно, на котором спасалась семья Федоровых, уцелело и добралось до берега.

– Думаю, это был знак! Раз я остался жив, значит, у высших сил для меня было какое-то предназначение, – уверен Валентин Сергеевич. По его словам, ангел-хранитель еще не раз приходил ему на помощь. С катера его семью пересадили в товарный вагон и довезли до Вологды, где Федоровы пережили еще один авианалет. После того, как немецкие пикировщики разбомбили эшелон, блокадники погрузили свой скарб на тележку и пешком отправились на Тамбовщину. Что ж, и там был голод. Не сумев добыть пропитание, Федоровы двинулись к родственникам в Саратовскую область. Там маленький Валя с сестренкой каждый вечер бегали к тетке на молочную ферму, чтобы выпить стакан горького молока (горьким оно было оттого, что коровы из-за нехватки кормов жевали полынь).

– Так мы и выжили, – приговаривает Валентин Сергеевич, – питались съедобной травой, семенами. После войны вернулись домой…

ШУРЫШКАРСКАЯ ПРАКТИКА ДОВЕЛА ДО СВАДЬБЫ

Мирная жизнь в Ленинграде складывалась так: техучилище, завод ЛОМО, армия, инженерно-строительный институт. В вузе студенты каждый год досрочно сдавали экзамены и стройотрядами ехали на Целину, а в 67-м начальник Ямало-Ненецкого окружного отдела народного образования Валентин Костецкий пригласил ленинградских студентов, чтобы переделать отопление в школах-интернатах Шурышкарского района с печного – на водяное.

– Каждый год северяне рубили тайгу, сплавляли лес по Оби, потом вытаскивали, пилили, заготавливали колоссальный объем дров. Ими в ту пору отапливались не только отдаленные населенные пункты, но и весь Салехард! – поясняет наш собеседник, – электричества в поселках еще не было, не оказалось в нашем распоряжении и баллонов со сжиженным кислородом для сварочных работ. Чуть позже мы разыскали их на окружном аптечном складе. Каждый из них весил около центнера. Студенты погрузили драгоценную ношу на катера связи и развезли в точки назначения. За пару месяцев, наш стройотряд смонтировал в школах-интернатах котельные и внутреннюю систему отопления. С тех пор они стали отапливаться углем, который привозили на баржах. После этой практики была еще одна, а потом управляющая аптечным складом, у которой Валентин Федоров получал баллоны, стала его супругой. Так ленинградец и обосновался на Крайнем Севере.

ОТКУДА ВЫТЕК КЕРОСИН?

Некоторые истории никогда не предавались огласке, например, та, что приключилась с Федоровым на преддипломной практике. Летом 68-го на только-только отстроенной для салехардского аэропорта базе ГСМ, развернули четыре емкости для керосина, из двух горючее вытекло на землю.

– Сейчас этим занимается МЧС, а тогда этот вопрос пришлось решать мне – мастеру-практиканту, – рассказывает ветеран.

– Открыли, зачистили днище – ищем дырку – не видно, дефектоскопа не было, только народная смекалка. Решили бочку на две тысячи кубов оторвать от земли, в речпорту нашли домкраты, подняли на метр – под днищем ползаем – дырки тоже не видно. Тогда залезли внутрь и закрыли люки, чтобы по лучу света отыскать дырку – нашлась. Отверстие – меньше спичечной головки, при монтаже сварщик просто не заметил…

Во второй бочке дырки вообще не оказалось, испытанный способ не работал. Пришлось в просушенную и оторванную от земли емкость вновь заливать керосин. Только так и нашли течь. Расследование, которое тоже проводил Федоров, показало, что при установке стальной махины, один из монтажников уронил на её дно ломик. Сквозной пробоины не получилось, зато образовались невидимые глазу микротрещины.
По сути, виноватых в этой аварии не было. Акты приема-передачи подписаны, гидравлические испытания проведены – вода в бочках удержалась, а вот керосин, имея другие свойства текучести, просочился. Дефекты устранили по тихому, подготовка к зиме в салехардском аэропорту не сорвалась, никто не был наказан. Руководитель даже отправил на производство фотографа – запечатлеть мастера-практиканта, устранившего аварию. Этот портрет потом еще два года висел на доске почета.

ВОДОПРОВОД НЕ ПО ПРОЕКТУ

Нынче разве что старожилы помнят времена, когда в зимнем Салехарде массово перемерзали и лопались трубы парового отопления. Борьба за тепло и воду в городе долгие годы шла с переменным успехом…

Приехав в окружную столицу в 1969 году, Валентин Федоров реализовал свой первый серьезный проект – запустил городской водопровод. И лишь сегодня он решил открыть «КС» страшную тайну: с его слов следует, будто работы по введению социально значимого объекта в строй велись… в обход утвержденного плана строительства!

В то время молодой специалист Валентин Федоров был мастером салехардского участка СУ-19 (подразделение завода монтажных заготовок), ему и было поручено взять подряд УКС по вводу городского водопровода.

– Новосибирский институт спроектировал городской водопровод без водозабора, сделал его тупиковым. В условиях Крайнего Севера вода в такой системе была обречена на замерзание, – утверждает Валентин Сергеевич, – пришлось мне самовольно готовить чертежи, пускать воду по кольцу. Я знал, что формально мои действия граничат с нарушением закона, но всё же взял ответственность на себя…

Время доказало его правоту. Когда в 1971 году в Салехарде вышло из строя паровое отопление, замерзли больницы и учебные заведения, водопровод продолжал работать.

ЛЕТУН – НЕ РУГАТЕЛЬСТВО, А МИССИЯ

Трудовая книжка Валентина Федорова не вместила всех записей; в пухлом документе несколько вклеенных вкладышей. Хозяин документа не задерживался на одном месте дольше двух лет – уходил туда, где можно что-то изменить к лучшему. В длинном перечне организаций, где работал и творил Федоров, – ПМК-790, Ямалгражданстрой, Тюменьрыбстрой, речпорт, аэропорт и многие другие.

С каждой «рацухой» связана своя история. Например, пар, который выбрасывали в атмосферу котельные аэропорта, он предложил использовать… для развития тепличного хозяйства. Проект начальству понравился; были сооружены три теплицы, которые круглый год обеспечивали школы и детские сады Салехарда зеленью и овощами.

Чуть позже родилась еще одна идея из области энергосбережения. Одно время ледяную воду для аэропортовских котельных качали из-под обского льда, затем долго грели. Инженер Федоров предложил использовать воду, которая сбрасывалась с городской электростанции и после охлаждения дизельных генераторов была горячей, – ее температура составляла 70–80 градусов. Реализация этой идеи позволила сэкономить внушительные средства. Позже этой же водой стали заправляться пожарные машины.

НЕРЕАЛИЗОВАННОЕ

– В 1984 году у меня родилась идея: использовать отработанные вертолетные лопасти в строительстве. Отмечу, что их утилизация – трудоемкая работа. Никто не хотел заниматься резкой, погрузкой и вывозом многотонного груза. Проще было выкопать траншею и закопать его. Я же предложил… возводить из лопастей перекрытия! Подсчитал, чтобы на одной опоре получить перекрытие площадью в тысячу квадратных метров, нужно всего-навсего 18 лопастей! Местное начальство заявило, что неправомочно принимать такие решения, и отослало мое рацпредложение в Тюмень – в управление гражданской авиации. Там не стали вникать в наши проблемы (подумаешь, не хватает Салехарду стройматериалов!) и дали лаконичный ответ: «Согласно инструкции все отработанные винты подлежат сдаче на вторчермет»…
Постепенно Валентин Сергеевич перестал делиться с местным начальством своими идеями, а потом и вовсе был вынужден уволиться, уехал в Гыданскую экспедицию.

Выслушав необыкновенную историю инженера-изобретателя, спрашиваю: есть ли у него патенты, ведь описанные им изобретения внедрены и нашли широкое применение. Например, разработанная им однотрубная система отопления позволяет отапливать нижние этажи зданий гораздо лучше двухтрубной. Эта блестящая разработка начала 70-х годов применяется в строительстве на территории всей Тюменской области.
– Я никогда не писал научные работы, не бился за звания, для меня важнее была практическая сторона вопроса. Да и кого тогда интересовали авторские права? Сделал – и молодец!