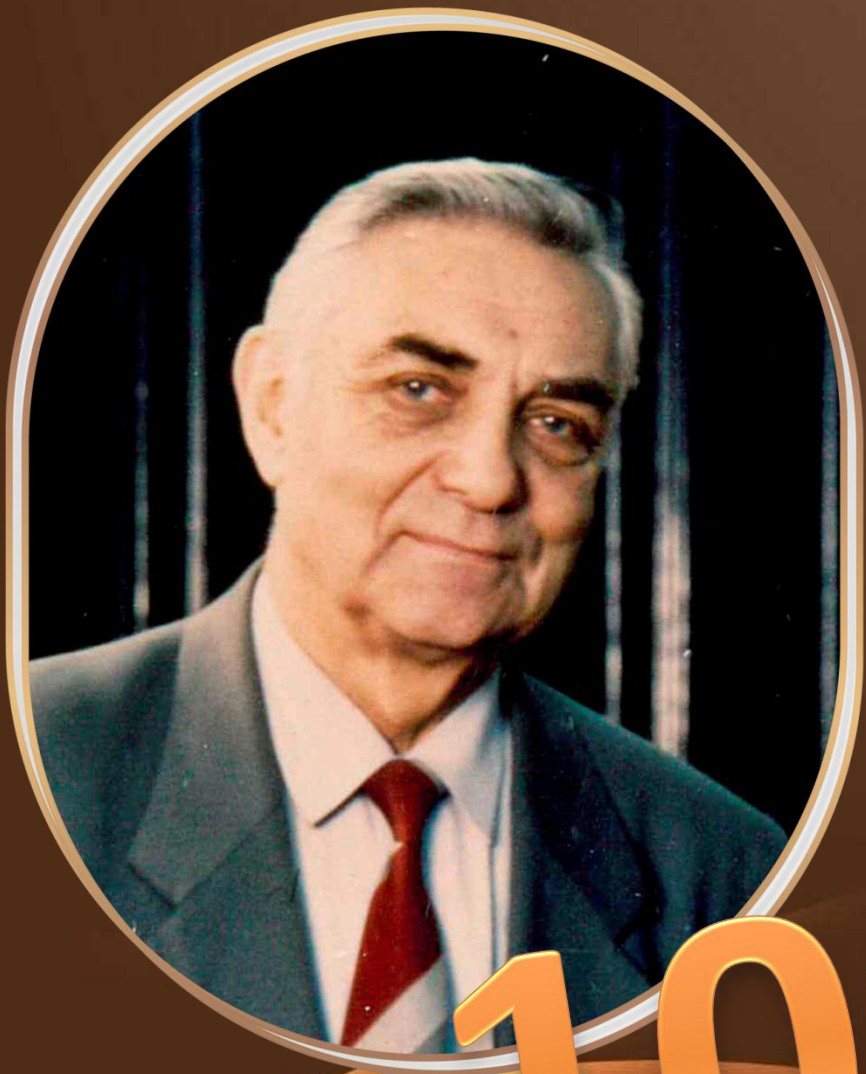
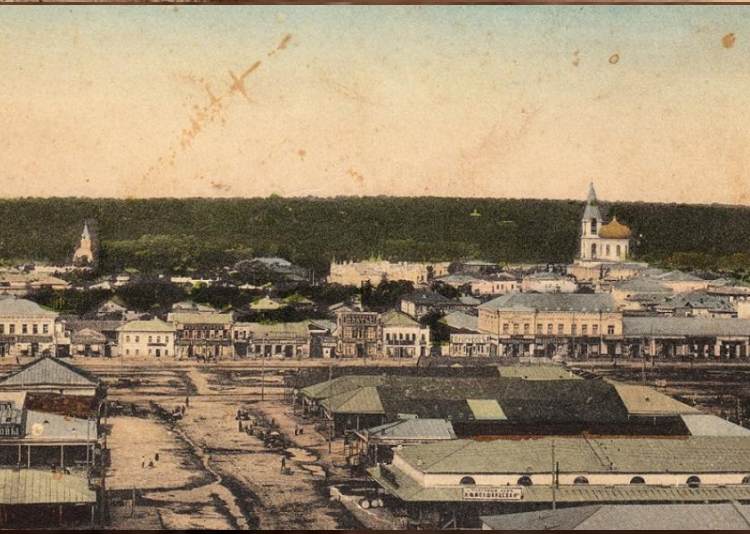




Власов
Сергей
Николаевич
(21.06.1926 -18.11.2011)

100 лет



Сергей Николаевич Власов родился 21.06.1926 в г. Борисоглебск.

Город основан в 1698 году и расположен на левом берегу реки Ворона вблизи впадения её в реку Хопёр.

Находясь на пересечении водных путей, железнодорожных и автодорожных магистралей, Борисоглебск в 1920-30-е гг. развивался как торговый и агропромышленный центр.

Отец Сергея Николаевича, по профессии железнодорожник-путеец, работал начальником дистанции пути на Юго-Восточной железной дороге и сын с самого своего рождения находился в среде людей, причастных к эксплуатации железнодорожного транспорта.



Период выбора профессии у Сергея Николаевича пришёлся на начало Великой Отечественной войны. В это время семья была эвакуирована в г. Омск и, пойдя по стопам своего отца, Сергей Николаевич решил посвятить свою трудовую жизнь развитию транспорта в нашей огромной стране.

Реализуя свою мечту, он сначала с отличием прошёл обучение в Омском техникуме железнодорожного транспорта, а затем поступил на учёбу в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (ныне Сибирский государственный университет путей сообщения), по окончании которого получил диплом военного инженера по строительству мостов и тоннелей.



Г. Омск в годы Великой Отечественной войны



Г. Новосибирск. Сибирский государственный университет путей сообщения

Впоследствии, будучи уже крупным специалистом и организатором подземного строительства в стране, С.Н. Власов с большой любовью и уважением вспоминал годы учёбы, своих сокурсников и преподавателей в Новосибирском институте военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ).

Из воспоминаний С.Н. Власова:

«... я приехал в институт в начале 1944 г. Занятия на первом курсе еще не начинались, шло комплектование абитуриентов по факультетам и группам... Я подал заявление на факультет «Мосты и тоннели», склоняясь к тому, чтобы работать по тоннельной специальности. На это решение, видимо, повлияла моя поездка в 1938 году с родителями в Москву. Здесь мы посетили только что построенный Московский метрополитен. Красивые станции, голубые поезда, самодвижущиеся лестницы – все это, безусловно, произвело впечатление на мальчика из провинции.

Другим фактором, повлиявшим на выбор специальности, были рассказы людей, принимавших участие в строительстве железнодорожного тоннеля под р. Амур в Хабаровске, и, хотя с сегодняшних позиций, это было обычное сооружение тоннеля щитовым способом в относительно устойчивых грунтах, рассказы тоннелестроителей о своей опасной и героической работе поражали.

После собеседований, которые проводились с поступающими абитуриентами заведующим учебной частью института профессором Клаусом А.Г. я был зачислен на факультет «Мосты и тоннели».



Об институте НИВИТ и преподавателях:

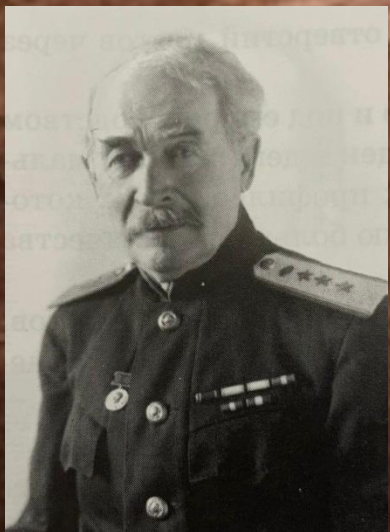
«В тридцатые годы прошлого столетия в связи с бурным ростом железнодорожных перевозок вопросам организации этого учебного заведения в Сибири уделялось большое внимание. За короткое время на окраине города в районе ул. «Дуси Ковальчук» были построены: большой учебно-лекционный корпус в современных урбанистических формах тридцатых годов, лабораторная база, два больших общежития для слушателей института, дома для профессоров и преподавателей.

С первых дней существования института в его стенах собрались талантливые российские преподаватели, ученые, высококвалифицированные специалисты железнодорожного транспорта и транспортного строительства. Лучшие выпускники из Москвы, Ленинграда, Томска стали сотрудниками НИВИТа. Доценты А.А. Савелов, Л.И. Розников, К.А. Курындин, Ф.И. Слюсарчук, Г.А. Коновалов, профессора А.Ф. Лютц, К.Н. Мищенко, Л.К. Кудряшов, А.И. Прибытков, В.Е. Еврейсков – каждый из них мог быть гордостью любого университета страны, а в НИВИТ'е они были все вместе!

Привлекательность института для талантливых ученых, преподавателей, студентов и определила его роль в отечественной науке и обучении специалистов, как передового учебного заведения страны.»

Из воспоминаний С.Н. Власова о годах учёбы в НИВИТ:

На кафедре факультета «Мосты и тоннели» работали многие известные ученые страны. Среди них... академик АН СССР Григорий Петрович Передерий (автор проектов многих уникальных сооружений: моста лейтенанта Шмидта, моста Володарского в Петербурге и др.), профессора, заслуженные деятели науки и техники РСФСР Константин Константинович Яacobсон (соавтор Крымского моста в Москве), Абрам Яковлевич Александров, Константин Николаевич Коржавин. Именно они заложили творческое начало подготовки высококвалифицированных инженеров мостовиков и тоннельщиков НИВИТа, учили инженерному подходу к решению задач строительства объектов, что в сочетании с трудностями послевоенных лет в учебе и труде, безусловно, воспитывало чувство ответственности за порученное дело.



Г.П. Передерий



К.К. Яacobсон



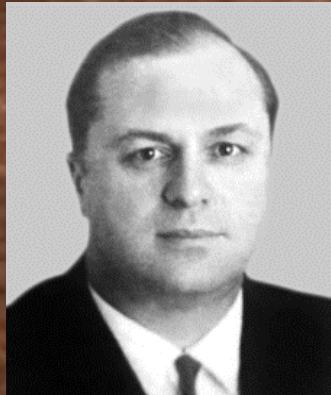
А.Я. Александров



К.Н. Коржавин



А.В. Александров



Ю.М. Митрофанов



В.Н. Нестеров

Из воспоминаний С.Н. Власова о годах учёбы в НИВИТ:

О каждом из студентов нашей группы можно сказать много слов за те 6 лет, когда мы были вместе в НИВИТе. Все они стали высококвалифицированными специалистами, работали в проектных и строительных организациях, в науке и на эксплуатации.

А.В. Александров, И.Б. Лазарев и Г.Б. Гольдин стали большими учеными в области инженерных сооружений и читали лекции в учебных институтах.

Руководителями больших строительных организаций работали Ю.М. Митрофанов, генерал-майор железнодорожных войск В.Н. Нестеров, полковник Н.И. Вяткин, Л.М. Шарф, В.И. Цивулин, А.Ф. Новожилов, Ю.В. Ловрешин и другие.

Выпускники института тех лет активно участвовали в восстановлении разрушенного войной народного хозяйства, строили новые дороги, тоннели и метрополитены, всемерно способствовали развитию научных исследований в области транспортного строительства.



**С.Н. Власов (в центре)
у стен родного института в 2000 г.**

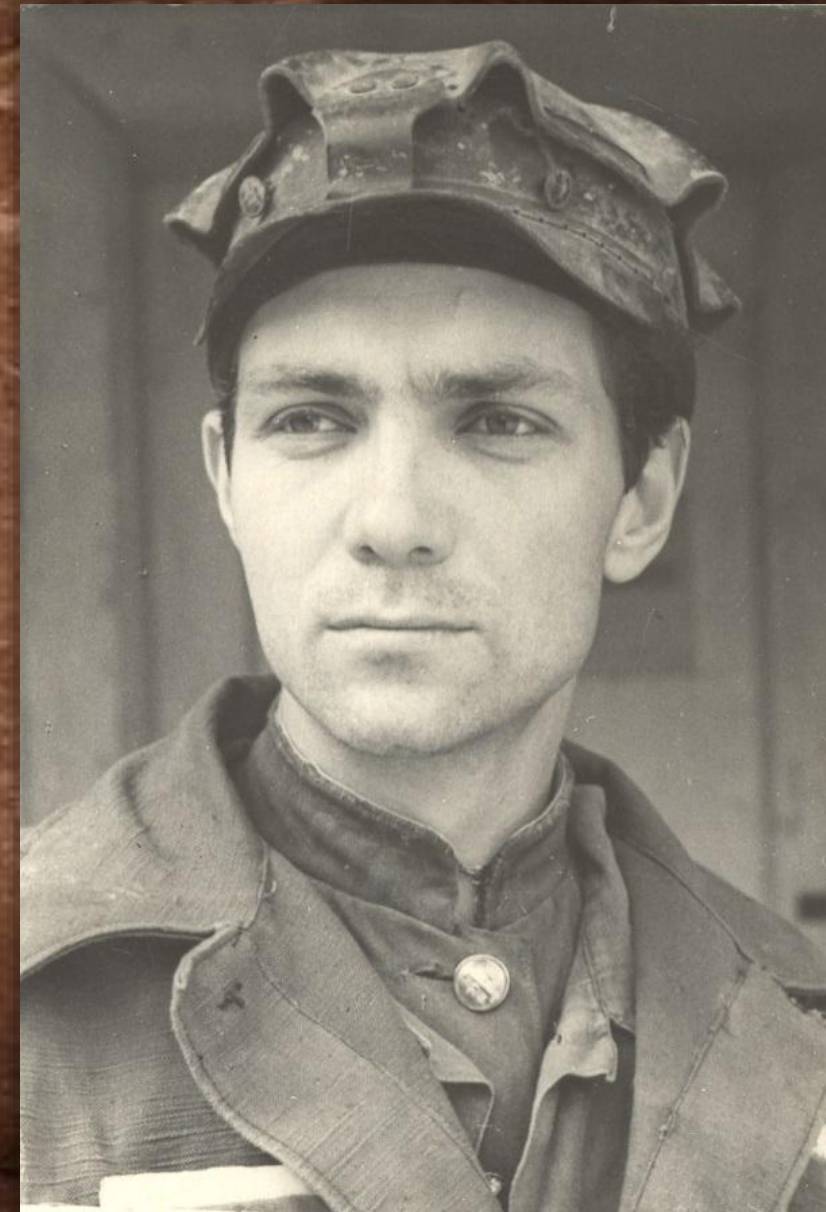


**С.Н. Власов (шестой справа)
среди сотрудников кафедры «Геотехника, тоннели
и метрополитены» СГУПС (2000 г.)**

Завершение Сергеем Николаевичем обучения в Новосибирском институте военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) и получение им диплома совпало по времени с принятием Постановления Совета Министров СССР о начале проектирования и строительства метрополитена в г. Баку (в то время столица Азербайджанской ССР).

Во исполнение этого Постановления, в декабре 1949 года в Баку создаётся Управление «Бакметрострой», а для укомплектования этой организации инженерными кадрами в Баку направляется группа выпускников НИВИТ, в число которых вошёл и С.Н. Власов.

Свою практическую деятельность все молодые инженеры начали с должности сменного инженера на проходке тоннелей, где на практике вкусили все сложности этой работы.





В годы работы в Азербайджане ярко проявились пытливый ум инженера-строителя, понимание того, что обеспечение высокой производительности труда при строительстве подземных объектов, достижение требуемых уровней качества и надёжности подземных сооружений немыслимы без внедрения в практику строительства самых современных достижений научно-технического прогресса

С.Н. Власов (1-й справа) в перегонном тоннеле метрополитена Баку (1967 г.)

Сложные гидрогеологические условия строительства в городе Баку, высокий гидростатический уровень подземных вод, чрезвычайно высокая минерализация подземных вод и грунтов, агрессивно воздействовавших на тоннельные конструкции, сложная градостроительная обстановка ставили перед строителями немало проблем, и молодой инженер активно включился в их преодоление, успешно сочетая производственную деятельность с научной работой.

Поэтому вполне закономерным является тот факт, что в 1964 году Сергей Николаевич успешно защищает диссертацию на учёное звание «кандидат технических наук».

Тема диссертации «Опыт защиты от коррозии сборных обделок тоннелей в коррозионно-агрессивных грунтах», а основана она на результатах практической работы над решением сложных проблем, встретившихся по ходу строительства Бакинского метрополитена.



Более 20 лет С.Н. Власов проработал в Управлении «Бакметрострой» МПС. Начав свою трудовую деятельность с должности начальника смены Строительства № 1, он последовательно и с успехом прошёл все ступени должностной лестницы в крупной строительной организации и в 1961 году стал главным инженером Управления «Бактоннельстрой» Минтрансстроя.

При его участии и непосредственном техническом руководстве построено около 14 км линий метрополитена г. Баку, а также ряд других транспортных и гидротехнических тоннелей в Азербайджане, городские подземные сооружения в г. Баку.



Схема метрополитена в г. Баку
в 1968 г.



Станция
«Нариман Нариманов»



Маркшейдерский контроль
в перегонном тоннеле

Период 60-х – 70-х годов прошлого столетия можно охарактеризовать, как период бурного развития транспортной инфраструктуры нашей страны, вызванный необходимостью обеспечения доступа к разведанным в районах Крайнего Севера, Западной Сибири и Дальнего Востока месторождениям полезных ископаемых, удовлетворения растущего спроса промышленности и населения страны в энергоресурсах и, соответственно, повышения объемов грузовых и пассажирских перевозок. Реализация этих планов потребовала привлечения к работе органов управления государства молодых энергичных профессионально подготовленных специалистов.

Это обстоятельство коренным образом повлияло на дальнейшую судьбу Сергея Николаевича Власова - в 1972 году ему предложили перейти на работу в центральный аппарат Министерства транспортного строительства СССР на должность заместителя начальника – главного инженера Главного управления по строительству тоннелей и метрополитенов. Предложение было принято и Сергей Николаевич с головой окунулся в работу по организации строительства метрополитенов и транспортных тоннелей на территории всей нашей необъятной страны и управлению этим сложным хозяйством.



А работы было много:
Шло дальнейшее развитие метрополитенов в:



Москве;



Санкт-Петербурге;



Киеве;



Тбилиси;



Баку.

Развитие Московского метрополитена в 1972-1988 гг.

Схема 1972 г.



Схема 1988 г.



Начало строительства метрополитена – 1931 г.
Пуск в эксплуатацию 1-й линии – 1935 г.

Развитие Ленинградского метрополитена в 1972-1988 гг.

Схема 1972 г.



Схема 1988 г.



Начало строительства метрополитена
Пуск в эксплуатацию 1-й линии

– 1941 г.
– 1955 г.

Схема 1972 г.

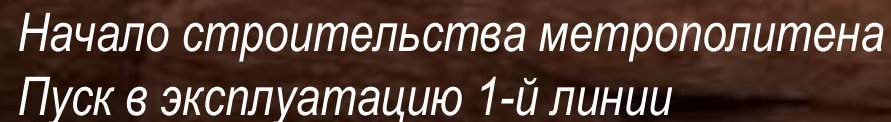


Схема 1989 г.



Развитие Тбилисского метрополитена в 1972-1988 гг.

Схема 1970 г.



Схема 1989 г.



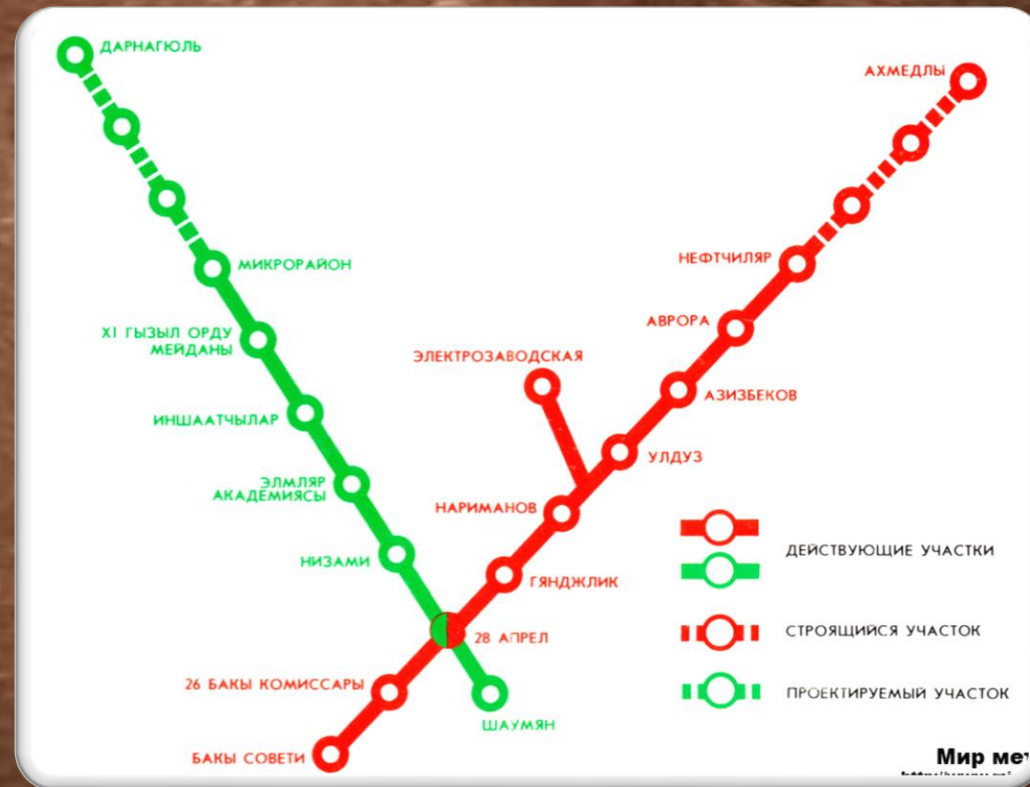
Начало строительства метрополитена – 1952 г.
Пуск в эксплуатацию 1-й линии – 1966 г.

Развитие Бакинского метрополитена в 1972-1988 гг.

Схема 1970 г.



Схема 1986 г.



Начало строительства метрополитена

– 1951 г.

Пуск в эксплуатацию 1-й линии

– 1967 г.

Велось строительство первых линий метрополитенов в:



Харькове (протяжённость 10,4 км, 8 станций);



Ташкенте (протяжённость 12,2 км, 9 станций).

Строительство Харьковского метрополитена в 1972-1988 гг.

Схема 1974 г.

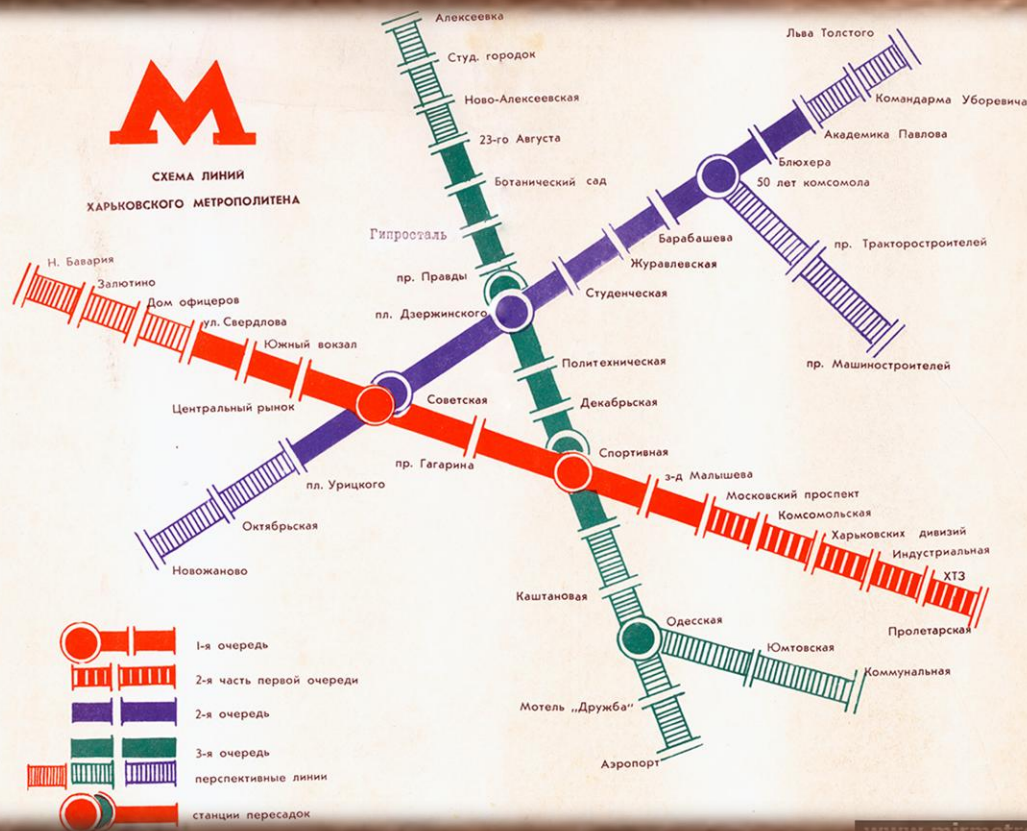


Схема 1988 г.



Начало строительства метрополитена
Пуск в эксплуатацию 1-й линии

– 1968 г.
– 1975 г.

Строительство Ташкентского метрополитена в 1972-1988 гг.

Схема 1977 г.

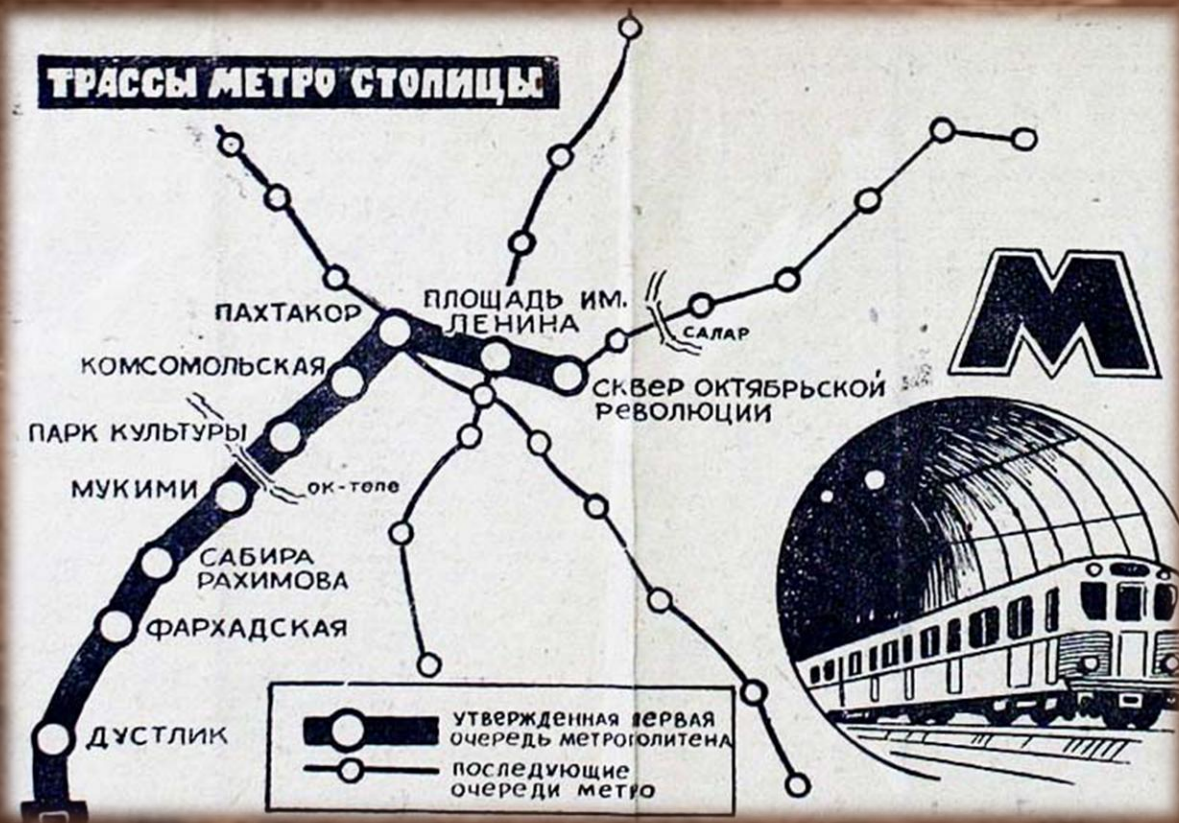
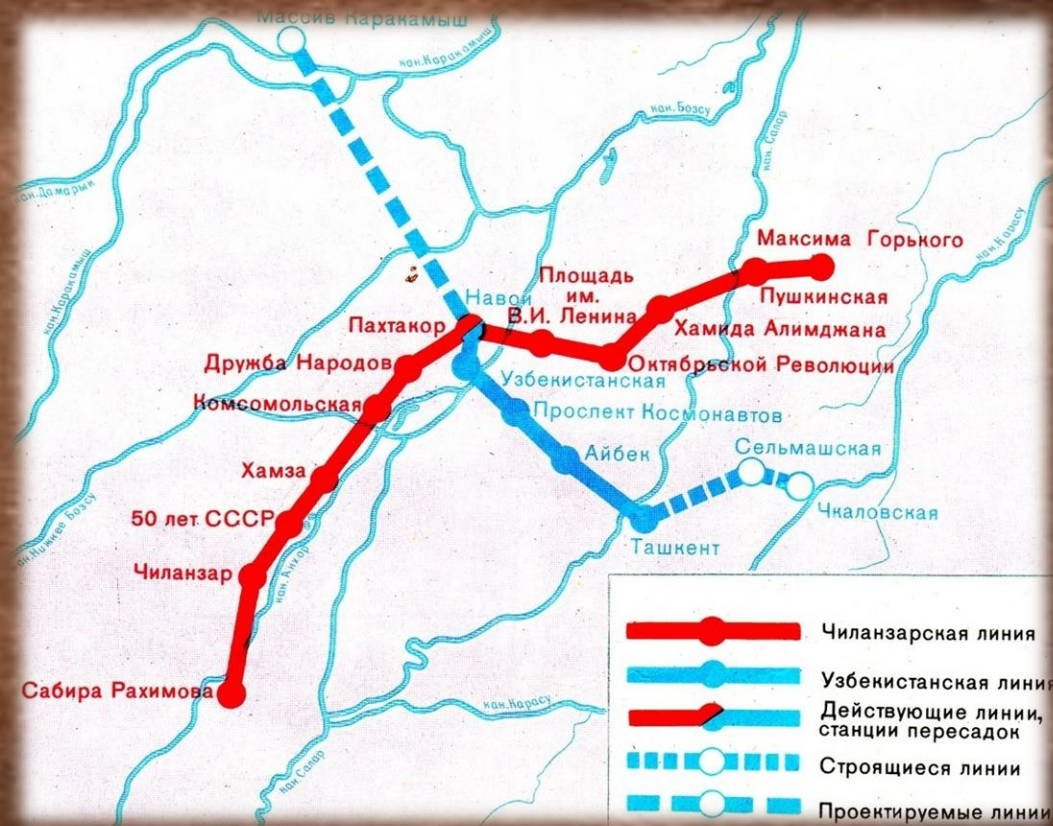


Схема 1988 г.



Начало строительства метрополитена – 1972 г.
 Пуск в эксплуатацию 1-й линии – 1977 г.

Разрабатывались планы строительства метрополитенов в городах:



Минск – начало строительства 1977 г.;



Горький (Нижний Новгород) – начало строительства 1977 г.;



Новосибирск – начало строительства 1979 г.;



Свердловск (Екатеринбург) – начало строительства 1980 г.;



Куйбышев (Самара) – начало строительства 1980 г.;



Днепропетровск – начало строительства 1981 г.;



ԵՐԵՎԱՆԻ
ՄԵՏՐՈՍԻՏԵՆ

Ереван – начало строительства 1981 г.

Завершалось технико-экономическое обоснование строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, в состав которой вошли Байкальский, 4 Мысовых, Северомуйский, Кодарский, Нагорный, Дуссе-Алинский и Кузнецовский тоннели общей протяжённостью более 33 километров. Велась подготовка к реконструкции Транссиба, автодорожных и железнодорожных магистралей на Северном Кавказе



Знания, полученные в НИВИТ, огромный производственный опыт, научный подход к решению всех вопросов позволили Сергею Николаевичу быстро войти в курс порученного ему дела и с успехом решать самые сложные вопросы, возникающие в ходе реализации проектов подземного строительства.

Отличительной чертой Сергея Николаевича являлось то, что он всегда стремился не по бумагам, а на месте изучить условия, в которых будут производиться работы по реализации проектов, и заблаговременно оценить возможные риски, возникающие при этом.

*В районе Западного портала
Северо-Муйского тоннеля*



*В районе Восточного портала
Кодарского тоннеля*



*Группа руководящих работников
Минтрансстроя СССР во главе с
Министром транспортного
строительства В.А. Брежневым на
Северомуйском тоннеле (1982 г.)*



Многолетний опыт работы в подземном строительстве привёл Сергея Николаевича к твёрдому убеждению, что успех работы в этой подотрасли строительства зависит не только от профессионализма проектировщиков, рабочего и инженерного персонала строительных организаций, но и от быстрого внедрения в практику строительства новых технологий, конструкций и материалов, своевременного привлечения к контролю за производством работ опытных научных работников, оснащённых современными контрольно-измерительными видами оборудования. Именно поэтому в первые же годы своей работы в Министерстве он серьёзно занимается вопросами расширения связей с научными центрами, укрепления кадрами отделения тоннелей и метрополитенов Центрального научно-исследовательского института транспортного строительства (ЦНИИС), активно участвует в организации Специального конструкторско-технологического бюро Главтоннельметростроя (год основания – 1975), лично занимается формированием планов научно-исследовательских и опытных работ Минтрансстроя по тематике метро- и тоннелестроения, активно участвует в разработке Программы «Мировой уровень» Минтрансстроя СССР, направленной на достижение самых передовых показателей в области транспортного строительства.

За участие в разработке и внедрении новых технологий и высокопроизводительных комплексов оборудования для проходки тоннелей Сергей Николаевич Власов в 1978 и 1991 годах удостоивается государственных премий Совета Министров СССР. В 1981 году его вклад в работу по техническому перевооружению подземного строительства отмечен присвоением ему звания Лауреата Государственной премии СССР.



ДИПЛОМ
ЛАУРЕАТА
ПРЕМИИ СОВЕТА МИНИСТРОВ
СССР

1978 г.



ДИПЛОМ
ЛАУРЕАТА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРЕМИИ
СССР

1981 г.



ДИПЛОМ
ЛАУРЕАТА
ПРЕМИИ СОВЕТА МИНИСТРОВ
СССР

1991 г.

И, конечно же, весь период работы Сергея Николаевича в аппарате Минтрансстроя был насыщен решением многочисленных оперативных вопросов строительства тоннелей на главной стройке того времени - Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Здесь и оснащение строительных организаций необходимыми конструкциями, оборудованием, материалами, квалифицированными кадрами и проведение переговоров с зарубежными поставщиками оборудования, и ликвидация чрезвычайных ситуаций, возникавших в ходе строительства – ведь, как главный инженер, Сергей Николаевич отвечал и за обеспечение промышленной безопасности на многочисленных объектах подземного строительства. Поэтому в конце 70-х годов прошлого столетия ему пришлось активно заниматься вопросом создания в структуре Минтрансстроя Управления горного надзора и военизированных горноспасательных частей.

На всё хватало сил и энергии.

Байкальский тоннель



1-й Мысовый тоннель



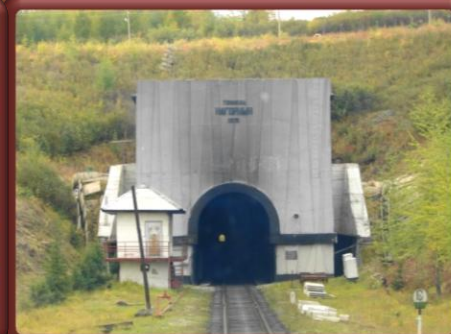
2-й Мысовый тоннель



Северомуйский тоннель



Нагорный тоннель



Освоение подземного пространства, строительство и эксплуатация подземных сооружений неизбежно связаны с огромными рисками и Сергею Николаевичу на протяжении всей своей трудовой жизни неоднократно приходилось быть непосредственным участником ликвидации тяжёлых последствий природных и техногенных аварий на объектах народного хозяйства. Мы благодарны ему за мужество и героизм, проявленные им и в ходе ликвидации последствий тяжёлой аварии на Чернобыльской АЭС, случившейся 26 мая 1986 г. В первые же дни после аварии он был на месте этого печального события и активно включился в напряжённую работу. Участие Сергея Николаевича в этой работе отмечено Орденом Мужества Российской Федерации и Грамотой патриарха Московского и Всея Руси Алексия II.



Подземному строительству С.Н. Власов отдал более 60 лет своей трудовой жизни. Эта жизнь наполнена многими яркими свершениями и знаменательными событиями – память о них живёт в многочисленных транспортных объектах, в сооружении которых он принимал участие.

О высоком уровне профессионализма Сергея Николаевича свидетельствует и тот факт, что в период с 1988 года по 1989 год он был командирован в Чехословакию главным советским консультантом на строительстве метро в г. Братиславе. К сожалению, начавшиеся там строительные работы, были прерваны из-за случившейся в Чехословакии в 1989 году Бархатной революции.

Начало 90-х годов прошлого века не лучший период в жизни нашей страны – идёт слом экономической системы, сопровождающийся «дикой» приватизацией предприятий, распадом производственных связей и коллективов, начинается период распада СССР на отдельные республики.

С.Н. Власов тяжело переживал эту ситуацию, но не опустил руки, а поставил перед собой цель сделать всё возможное для сохранения профессионального сообщества подземных строителей. В связи с этим, он с группой своих единомышленников при содействии Союза научных и инженерных обществ (СоюзНИО) организовал общественное объединение «Всесоюзная ассоциация тоннельщиков», впоследствии преобразованное в Общероссийское общественное объединение «Тоннельная ассоциация России».

Председателем Правления ТАР стал первый заместитель Министра транспортного строительства О.Н. Макаров, а первым заместителем Председателя Правления ТАР-руководителем Исполнительной дирекции - С.Н. Власов.



*Учредительное заседание.
6 февраля 1990 г.*

ЦЕЛИ ТОННЕЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ РОССИИ:

Содействие разными формами и методами ускорению научно-технического прогресса в подземном строительстве, повышению эффективности и качества строительства и эксплуатации тоннельных сооружений.

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ Тоннельной ассоциации России:

- участие в выработке технической политики и научно-технических программ в области исследований, проектирования, строительства и эксплуатации метрополитенов, тоннелей, использования подземного пространства городов;
- содействие внедрению в практику новейших достижений научно-технического прогресса в области метро- и тоннелестроения;
- информационная деятельность по пропаганде достижений науки, техники, передового опыта в строительстве и эксплуатации тоннелей;
- установление контактов между организациями и специалистами в области метро- и тоннелестроения, развитие связей с научной и инженерно-технической общественностью зарубежных стран.



В первые же два года существования этого объединения в него на добровольных началах вошло более 80 организаций, на которые приходилось выполнение основных объёмов работ по строительству транспортных тоннелей и метрополитенов.

Тоннельной ассоциацией России проведена большая организационная работа, позволившая членам Ассоциации минимизировать последствия негативных процессов, происходивших в экономике страны, сохранить при минимальных потерях кадровый состав и действовавшие производственные связи, активизировать работу по техническому перевооружению производства.





ASSOCIATION
INTERNATIONALE DES TRAVALUX
EN SOUTERRAIN
AITES

ITA
INTERNATIONAL
TUNNELLING
ASSOCIATION

CERTIFICATE OF
NATIONAL MEMBERSHIP

This is to Certify

That Russian Tunnelling Association
(Organization)

For Russia
(Member Country)

Is the Contact Member for the said Member Country
and is Accordingly Fully Entitled to all the
Privileges Granted by the By-Laws of the Association.

C. Boreguis

Secrétaire Général

A. Haack

President

March 2000
Date

March 2000
Date



Для расширения возможностей членов ТАР в получении информации о передовом зарубежном опыте подземного строительства Тоннельная ассоциация России, по инициативе С.Н. Власова, в 1992 году становится членом Международной ассоциации тоннелестроения и освоения подземного пространства.



Тоннельная ассоциация России становится проводником научно-технического прогресса в области подземного строительства. Мероприятия, проводимые Ассоциацией, направлены на широкое распространение информации о современном отечественном и зарубежном опыте подземного строительства, информирование организаций о тенденциях развития науки и техники в этой области и об актуальном положении с формированием нормативно-технической базы.



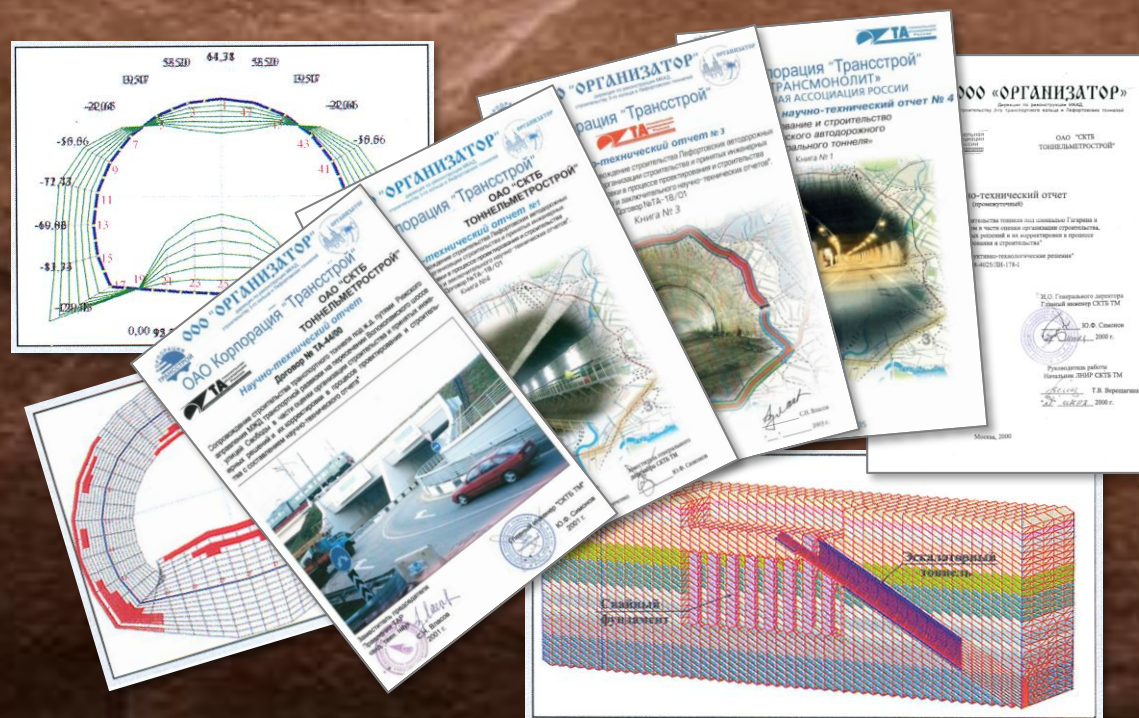
Совещание членов ТАР в Протвино. 1990 г.



Семинар по подводным тоннелям. Москва, 1995 г.

Специалистами Тоннельной ассоциации России под руководством С.Н. Власова выполнен большой объем работ по научно-техническому сопровождению строительства подземных объектов.

При сооружении Кутузовской и Гагаринской транспортных развязок, Лефортовского и Серебряноборских тоннелей, транспортной развязки в районе ул. Свободы, перегонных тоннелей и станций метрополитенов Тоннельная ассоциация участвовала в организации мониторинга осадок дневной поверхности, расчетах прочности тоннельных обделок, разработке рекомендаций по технологии строительства и защите жилых зданий от шумов и вибраций, генерируемых транспортными средствами, проводила экспертизу проектных решений.



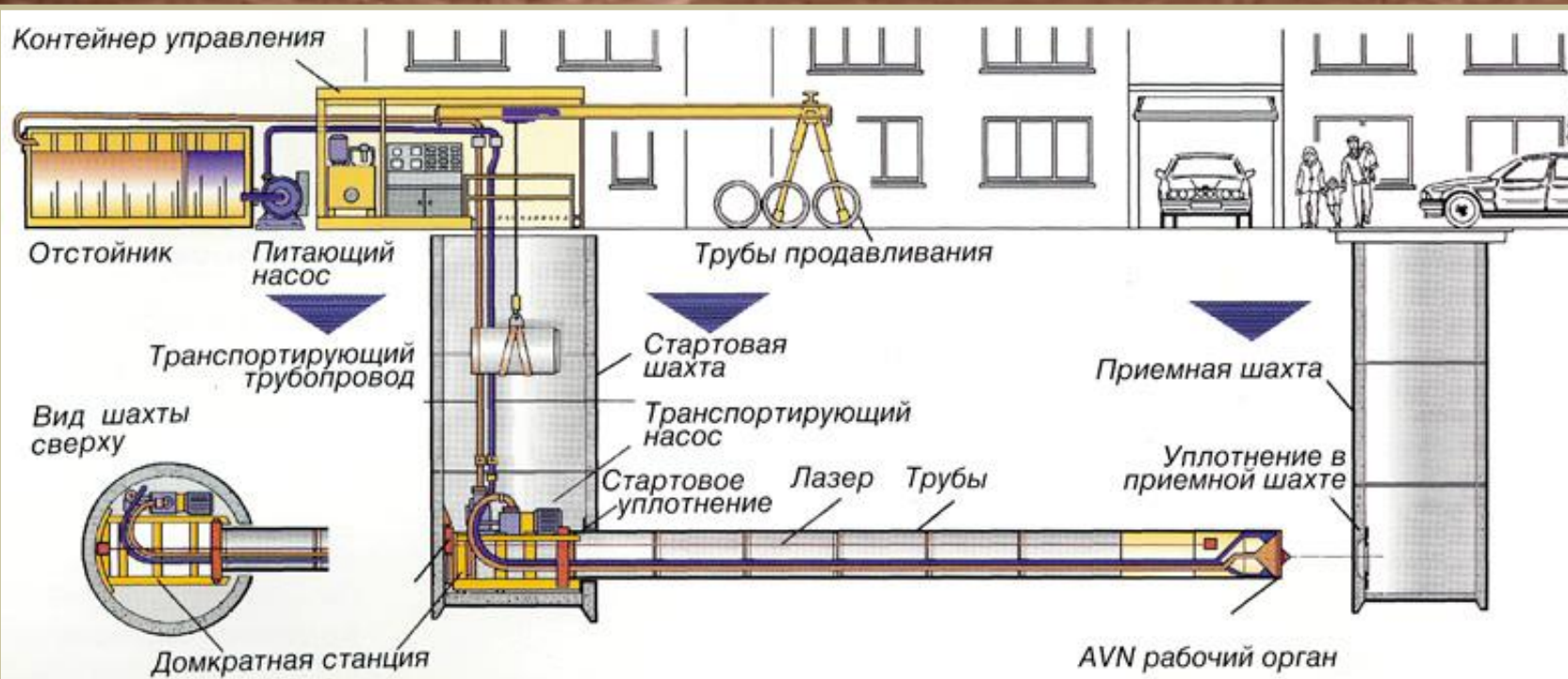
Сергей Николаевич много времени уделял формированию нормативно-технической базы подземного строительства. Под его руководством в 1997-2003 годах разработаны основополагающие для сооружения тоннелей и метрополитенов нормативные документы: СНиП 32-04-97 "Тоннели железнодорожные и автодорожные" и СНиП 32-02-2003 "Метрополитены".

В дальнейшем, Тоннельная ассоциация России принимала участие в актуализации этих документов и приведении их в соответствие с действующим в России законодательством.

Огромной его заслугой является и формирование в профессиональном сообществе понимания необходимости научно-технического сопровождения выполняемых в подземном строительстве работ, что в настоящее время предусмотрено в законодательном порядке Градостроительным Кодексом и государственными стандартами.



С.Н. Власов являлся инициатором широкого внедрения в практику подземного строительства России технологии микротоннелирования и внес существенный вклад в разработку Московских строительных норм для этой технологии.



МОСКОВСКИЕ ГОРОДСКИЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

СИСТЕМА НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

БЕСТРАШЕЙНАЯ ПРОКЛАДКА КОММУНИКАЦИЙ С ПРИМЕНЕНИЕМ МИКРОТОННЕЛЕПРОХОДСКИХ КОМПЛЕКСОВ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРУБОПРОВОДОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

МГСН 6.01-03

Издание официальное

Москва - 2004

НАЦИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ
Стандарт организации

Освоение подземного пространства

МИКРОТОННЕЛИРОВАНИЕ
Правила и контроль выполнения, требования к результатам работ

СТРОЙ 2.27.124-2013

НАЦИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ
Стандарт организации

Освоение подземного пространства

КОЛЛЕКТОРЫ ДЛЯ ИНЖЕНЕРНЫХ КОММУНИКАЦИЙ
Требования к проектированию, строительству, контролю качества и приемке работ

СТРОЙ 2.16.65-2012

НАЦИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ
Стандарт организации

Освоение подземного пространства

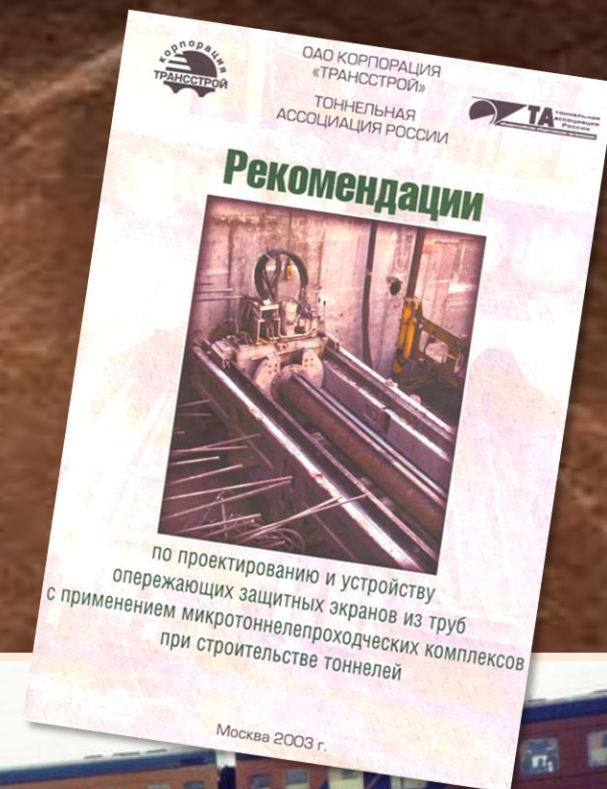
КОЛЛЕКТОРЫ И ТОННЕЛИ КАНАЛИЗАЦИОННЫЕ
Требования к проектированию, строительству, контролю качества и приемке работ

СТРОЙ 2.17.66-2012

ИЗДАНИЕ ОФИЦИАЛЬНОЕ

август 2013

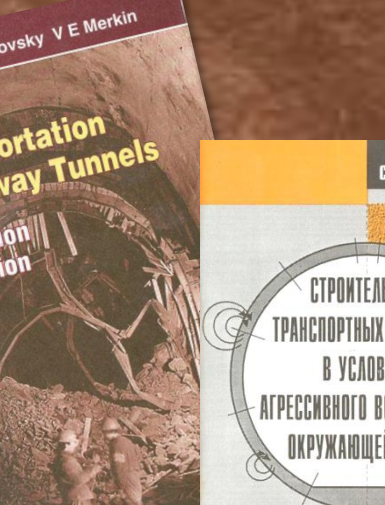
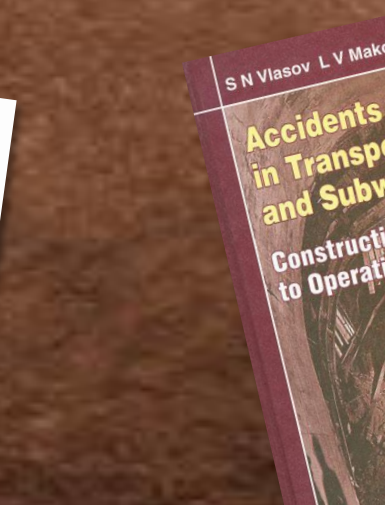
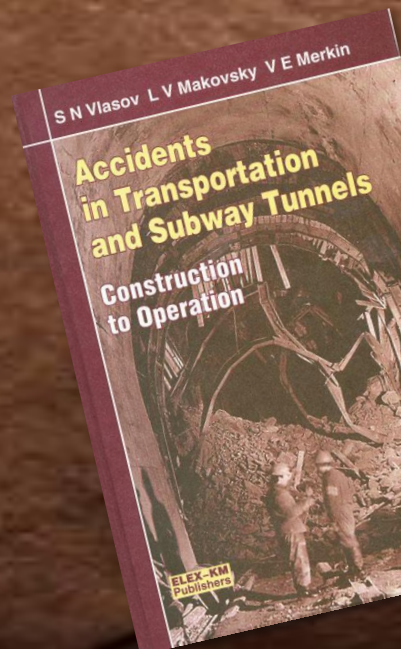
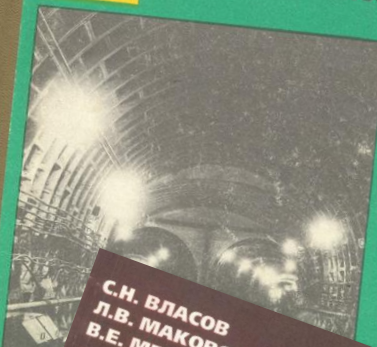
На базе применения механизированных тоннелепроходческих щитов малого диаметра под руководством С.Н. Власова в России широко внедрена также технология строительства подземных сооружений с применением экранов из труб.



С.Н. Власов является автором более 130 печатных трудов (статьи, монографии, учебник, справочник) и 37 изобретений по различным вопросам тоннельного строительства. Кандидат технических наук. Заслуженный инженер Азербайджанской ССР (1968 г.), Почетный транспортный строитель (1980г.), академик Академии транспорта Российской Федерации, доктор транспорта. Награжден орденами и медалями СССР.

**БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ
МАГИСТРАЛЬ**

Технический отчет



Выполняя огромный объем работы в области своей профессиональной деятельности, являясь инициатором развития важнейших направлений повышения технического уровня тоннелестроения и освоения подземного пространства в нашей стране, Сергей Николаевич Власов всегда понимал, что в основе успеха лежит труд многочисленного коллектива людей и поэтому щедро делился со всеми своими знаниями и опытом, являлся проводником знаний и опыта, накопленного в коллективах транспортных строителей России и зарубежных стран.

Профессионализм С.Н. Власова, его организаторские способности, богатый производственный опыт, преданность выбранной профессии и тоннельному братству, традициям студенческих лет будут служить эталоном для новых поколений тоннельщиков.

Мы благодарны Сергею Николаевичу за его труд по созданию нашего профессионального сообщества, доказавшего свою жизнеспособность в сложные годы перестройки экономических отношений и сейчас эффективно действующего на благо внедрения достижений научно-технического прогресса в нашу жизнь.

Светлая память о
Сергее Николаевиче Власове
навсегда сохранится в наших
сердцах!

