

АЛЕКСЕЙ УСОЛЬЦЕВ

АСФАЛТ ПОД ДОЖДЁМ

КАК НЕ ИСПОРТИТЬ ДОРОГУ,
ТЕХНИКУ И РЕПУТАЦИЮ

ИНОГДА
ХОРОШАЯ ДОРОГА
НАЧИНАЕТСЯ
С РЕШЕНИЯ

**НЕ КЛАСТЬ
АСФАЛТ**



ВЛИЯНИЕ ДОЖДА
НА УКЛАДКУ
АСФАЛТА



ТЕМПЕРАТУРА
СМЕСИ
И УПЛОТНЕНИЕ



ОСНОВАНИЕ,
ВОДА, ГРЯЗЬ –
СКРЫТЫЕ ВРАГИ



РАБОТА КАТКОВ
В СЛОЖНЫХ
УСЛОВИЯХ



ПРАВИЛЬНЫЕ
РЕШЕНИЯ
МАСТЕРА

ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО ДЛЯ ДОРОЖНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Алексей Усольцев
Асфальт под дождём :
как не испортить дорогу ,
технику и репутацию

<https://litres.ru/74130789>

SelfPub; 2026

Аннотация

«Асфальт под дождём: как не испортить дорогу, технику и репутацию» — практическая книга о дорожной работе в самых сложных условиях. Что делать, если дождь начался прямо во время укладки? Когда можно закончить начатый участок, а когда нужно остановить технику без споров? Почему вода под асфальтом превращается в будущие ямы, трещины и переделки?

В книге простым языком объясняется, почему горячая смесь не любит влагу, как дождь влияет на температуру, основание, сцепление слоёв и работу катков. Отдельное внимание уделено ошибкам, которые кажутся мелкими на объекте, но потом становятся дорогим ремонтом.

Это книга не о том, как нарушать технологию, а о том, как принимать правильные решения под давлением сроков, заказчика и погоды. Иногда настоящий профессионализм дорожника начинается не с команды кладём, а с честного слова стоп.

Алексей Усольцев

Асфальт под дождём : как не испортить дорогу , технику и репутацию

Введение

Асфальт не любит дождь

Дождь на дорожном объекте всегда появляется не вовремя. Утром небо может быть чистым, техника уже заведена, самосвалы стоят в очереди, асфальтоукладчик готов идти вперёд, рабочие в сигнальных жилетах ждут команды. И именно в этот момент с неба падают первые капли.

Для обычного прохожего дождь — это просто плохая погода. Для дорожника дождь — это вопрос качества, денег, сроков и ответственности. Потому что асфальт — материал горячий, капризный и требовательный. Он должен лечь на подготовленное основание, сохранить нужную температуру, быть равномерно распределённым и вовремя уплотнённым катками. Вода вмешивается во все эти процессы сразу.

Самая большая ошибка — думать, что асфальт можно просто “накидать сверху”, а потом каток всё исправит. Каток многое может, но он не волшебник. Если основание мокрое, если на поверхности стоят лужи, если смесь быстро остыла, если между слоями появилась вода, дорога может выглядеть готовой только первые дни. Потом начнутся проблемы: трещины, выбоины, отслоения, колея, просадки. И тогда дождь, который все пытались “перетерпеть”, вернётся уже в виде ремонта, претензий и переделки.

Эта книга не о том, как нарушать технологию. Она о том, как принимать правильные решения, когда погода ломает график. Иногда укладку нужно остановить сразу. Иногда можно закончить короткий участок, если дождь слабый, основание не залито водой, смесь ещё горячая, а бригада работает быстро и слаженно. Но в любом случае главное правило одно: дорога должна быть сделана не ради галочки в журнале, а ради того, чтобы по ней ездили годы.

Асфальт под дождём — это проверка не только материала, но и людей. Проверка мастера, который должен сказать “стоп”, даже если заказчик торопит. Проверка бригады, которая не должна превращать работу в гонку. Проверка руководителя, который понимает: иногда самый правильный рабочий день — это день, когда укладку не начали.

В этой книге мы разберём, почему дождь так опасен для асфальта, какие условия считаются критическими, как действовать, если осадки начались во время работы, и какие ошибки обходятся дороже всего. Мы будем говорить простым языком — без лишней теории, но с уважением к технологии. Потому что хорошая дорога начинается не с катка и не с укладчика. Она начинается с решения сделать её правильно.

Глава 1

Дождь — главный проверяющий на объекте

На любом дорожном объекте есть люди, техника, материалы, график, смета и начальство. Но есть ещё один участник, которого никто не приглашает, но все вынуждены с ним считаться. Это погода.

Особенно дождь.

Дождь не спрашивает, готова ли бригада. Он не смотрит на сроки. Ему всё равно, сколько машин с горячей смесью уже вышло с завода и сколько денег стоит простой техники. Он просто начинается — и сразу показывает, насколько правильно был подготовлен объект.

Если основание сделано плохо, дождь быстро это раскроет. Если водоотвод не продуман, вода соберётся там, где должен лежать асфальт. Если бригада привыкла работать “и так сойдёт”, дождь превращает такую привычку в будущие ямы. Поэтому можно сказать честно: дождь — это не просто помеха. Это проверка качества.

Асфальт кажется прочным и тяжёлым материалом. Со стороны может показаться, что ему всё равно, куда его положили. Приехал самосвал, выгрузил горячую смесь, укладчик разровнял, каток прошёл несколько раз — и дорога готова. Но на самом деле асфальт требует точности. Он должен лечь на чистую, подготовленную и подходящую поверхность. Он должен сохранить температуру. Его нужно вовремя уплотнить. Между слоями должно быть хорошее сцепление.

Вода мешает почти всему.

Первая опасность — мокрое основание. Если на поверхность, куда собираются укладывать асфальт, попала вода, она может стать разделительным слоем. Асфальт вроде бы лежит сверху, но не сцепляется как надо. Сначала это может быть незаметно. Дорога выглядит ровной, каток прошёл, объект приняли. Но потом под нагрузкой транспорта слабое место начинает работать. Появляются трещины, отслоения, выбоины. Вода снова попадает внутрь, зимой замерзает, рас-

ширятся — и разрушение ускоряется.

Вторая опасность — лужи. Лужа на дороге перед укладкой — это почти всегда сигнал остановиться. Нельзя надеяться, что горячая смесь “сама высушит” воду. Да, часть влаги может испариться, но вместе с этим смесь теряет тепло, а пар может создавать пустоты и слабые места. Там, где должна быть плотная прочная структура, появляется участок с нарушенной связью. Снаружи он может выглядеть обычным, но внутри уже заложена проблема.

Третья опасность — охлаждение смеси. Горячий асфальт нужно укладывать и уплотнять в определённом температурном режиме. Пока смесь горячая, она пластичная, поддаётся укладке и хорошо уплотняется катками. Дождь и холодная мокрая поверхность забирают тепло быстрее. У бригады становится меньше времени. Каток может идти по полосе, но нужного уплотнения уже не получится. Смесь остыла — значит, она стала жёстче. А если она не уплотнена как надо, в ней остаются пустоты. В эти пустоты потом зайдёт вода.

Четвёртая опасность — грязь. Дождь размягчает обочины, разносит пыль, землю, песок. Колёса техники могут занести грязь на подготовленную поверхность. А грязь между слоями асфальта — это враг сцепления. Даже тонкий слой пыли или размокшего грунта может испортить результат.

Поэтому перед укладкой важно не только смотреть на небо, но и смотреть под ноги: что происходит с основанием, чистое ли оно, нет ли следов воды и грязи.

Но дождь бывает разный.

Есть мелкая морось, которая едва смачивает куртку. Есть кратковременный дождь, после которого поверхность быстро высыхает. Есть затяжной осенний дождь, когда вода стоит везде: на дороге, на технике, в основании, в воздухе. А есть ливень, при котором разговоров быть не должно — укладку нужно прекращать.

Главная ошибка на объекте — мерить дождь настроением начальника. Если начальник торопится, дождь вдруг называют “небольшим”. Если сроки горят, лужи начинают считать “влажностью”. Если смесь уже приехала, люди пытаются убедить себя, что “ничего страшного”. Но дорога не слушает оправдания. Она потом покажет всё: где спешили, где закрыли глаза, где решили рискнуть.

Профессиональный дорожник отличается от случайного человека именно тем, что умеет остановиться. Ему может быть неприятно. На него могут давить. Он может понимать, что простой стоит денег. Но он знает: если положить асфальт неправильно, деньги всё равно потеряются — только позже

и в большем размере.

Дождь проверяет не только технологию, но и характер.

На хорошем объекте перед укладкой всегда смотрят прогноз. Проверяют основание. Оценивают температуру воздуха и поверхности. Готовят технику. Следят за тем, чтобы смесь не ждала слишком долго. Продумывают, что делать, если погода изменится. Потому что дождь опасен не сам по себе, а тогда, когда к нему не готовы.

Можно ли класть асфальт во время дождя? Правильнее спросить иначе: при каких условиях укладка ещё может быть допустимой, а при каких она становится браком? Если идёт сильный дождь, поверхность мокрая, стоят лужи, смесь быстро остывает, а основание не готово — ответ простой: работать нельзя. Если же дождь начался внезапно, участок уже открыт, осадки слабые, воды на поверхности нет, смесь горячая, а бригада может быстро и правильно закончить небольшой отрезок, тогда решение принимает ответственный специалист на месте. Но это всегда риск, а не норма.

Дорога должна строиться не против природы, а с пониманием природы. Вода всегда найдёт слабое место. Она просочится в трещину, задержится в пустоте, размочит основание, зимой превратится в лёд. Поэтому задача дорожника — не

спорить с водой, а не давать ей шанса.

Хороший асфальт начинается с сухой, чистой и подготовленной поверхности. Хорошая укладка начинается с правильного момента. А хороший мастер начинается с фразы, которую не всегда приятно произносить:

“Ждём. Пока класть нельзя.”

И иногда именно эта фраза спасает дорогу.

Глава 2

Когда работу надо остановить

На дорожном объекте самое трудное решение — не начать работу, а вовремя её остановить.

Начать проще. Техника заведена, люди на местах, самосвалы с асфальтом уже идут с завода. Все настроены работать. У каждого есть задача: водитель ждёт разгрузки, укладчик ждёт смесь, каток ждёт полосу, мастер смотрит на время, заказчик смотрит на сроки. Всё движение объекта направлено вперёд.

И вдруг начинается дождь.

В этот момент у бригады появляется выбор. Можно сделать вид, что ничего страшного не происходит. Можно сказать: “Да он сейчас пройдёт”. Можно надеяться, что горячий асфальт сам всё высушит. Можно торопиться, нервничать, кричать, гнать технику быстрее. Но дорога потом не примет эти оправдания. Ей всё равно, почему нарушили технологию. Она просто начнёт разрушаться.

Поэтому важно заранее понимать: есть ситуации, когда укладку нужно остановить без споров.

Первый сигнал — стоячая вода.

Если на основании или старом покрытии появились лужи, укладывать асфальт нельзя. Лужа — это не просто мокрое место. Это слой воды между дорогой и будущим покрытием. Горячая смесь, попадая на такую поверхность, начинает быстро терять температуру. Вода может превращаться в пар, мешать сцеплению, создавать слабые зоны. Снаружи всё может выглядеть ровно, но внутри уже будет заложена проблема.

Некоторые пытаются рассуждать так: “Асфальт горячий, вода испарится”. Частично да, испарится. Но вместе с этим уйдёт тепло, а тепло для асфальта — это рабочее время. Чем

быстрее смесь остывает, тем меньше шансов правильно её уплотнить. В итоге получается покрытие, которое вроде бы уложили, но не довели до нужной плотности.

Второй сигнал — сильный дождь.

Если дождь идёт стеной, разговор должен быть коротким: работу прекращают. При сильном дожде невозможно нормально контролировать поверхность, температуру, сцепление и уплотнение. Вода попадает везде: на основание, на смесь, на технику, под колёса, под гусеницы, на инструменты. Рабочие начинают действовать в спешке. Видимость хуже. Безопасность ниже. Качество падает.

Дорога, сделанная в ливень, часто становится дорогой, которую потом приходится ремонтировать раньше срока.

Третий сигнал — мокрое и грязное основание.

Даже если луж нет, основание может быть насыщено влагой. Особенно опасно, когда дождь идёт долго. Поверхность может казаться просто тёмной и влажной, но под ней уже находится вода. Если основание слабое, размокшее или загрязнённое, асфальт сверху не спасёт ситуацию. Он только закроет проблему, как крышка закрывает плохой фундамент.

Дорога держится не только верхним слоем. Она держится всей конструкцией. Если снизу слабость, сверху рано или поздно появится трещина.

Четвёртый сигнал — грязь на поверхности.

После дождя техника может заносить на подготовленную полосу землю, песок, размокшую пыль. Иногда достаточно тонкого слоя грязи, чтобы нарушить сцепление между слоями. Асфальт должен соединиться с основанием или нижним слоем покрытия. Если между ними грязь, он ложится не как часть конструкции, а как отдельная корка.

Такая корка может отслоиться. Особенно под нагрузкой тяжёлого транспорта, на поворотах, остановках, подъёмах и участках торможения.

Пятый сигнал — смесь начала остывать.

Горячий асфальт живёт по времени. С момента выхода с завода до укладки и уплотнения у него есть ограниченный запас температуры. Если из-за дождя машины стоят в очереди, если укладчик остановился, если катки не могут работать нормально, смесь теряет свои свойства. Её можно высыпать, разровнять, пройти катком, но это уже будет борьба с остывшим материалом.

Остывший асфальт хуже уплотняется. В нём остаются пустоты. Эти пустоты потом становятся домом для воды. А вода, попавшая в покрытие, всегда начинает свою работу: летом размывает, зимой замерзает, расширяется и разрушает.

Шестой сигнал — температура воздуха и поверхности слишком низкая.

Дождь сам по себе опасен, но особенно опасен он вместе с холодом. Холодная мокрая поверхность забирает тепло у смеси намного быстрее. Бригада может просто не успеть качественно уплотнить полосу. В таких условиях даже опытные дорожники работают на грани. А если опыта мало, результат почти всегда будет слабым.

Седьмой сигнал — нарушена безопасность.

Иногда о качестве спорят долго, а о безопасности забывают. Дождь делает объект опаснее. Поверхность становится скользкой. Видимость хуже. Люди работают рядом с тяжёлой техникой. Водители самосвалов хуже видят сигнальщиков. Катки идут по мокрой поверхности. Рабочие торопятся и устают быстрее.

Если дождь создал условия, при которых люди или тех-

ника работают с повышенным риском, остановка — это не слабость. Это обязанность.

Есть простое правило: если мастер на объекте не может уверенно ответить, что поверхность чистая, вода не стоит, основание пригодно, смесь горячая, техника успевает уплотнить, а люди работают безопасно, — укладку нужно остановить.

Но остановить работу — не значит бросить объект.

Правильная остановка тоже требует порядка. Нужно прекратить подачу смеси. Разобраться с тем, что уже выгружено. Если участок начат и его можно технологически завершить без нарушения качества, его аккуратно доводят до безопасного состояния. Кромки оформляют так, чтобы потом можно было продолжить работу. Технику убирают или ставят так, чтобы она не мешала водоотводу. Основание защищают от дальнейшего загрязнения, если это возможно.

Самая плохая остановка — паническая. Когда все бегают, смесь вываливают куда попало, каток едет без смысла, мастер кричит, водители нервничают, а дождь делает своё дело. В такой ситуации теряют и качество, и материал, и уважение к работе.

Хорошая остановка — спокойная и понятная. Каждый знает, что делать. Асфальт не кладут в воду. Смесь не держат без смысла. Людей не гонят под технику. Решение фиксируют. Объект приводят в порядок. Потом ждут условий, при которых можно продолжить.

Многие думают, что профессионализм дорожника проявляется только в скорости. Быстро привезти, быстро уложить, быстро укатать. Но настоящий профессионализм часто проявляется в другом — в умении не делать плохую работу.

Иногда самый правильный асфальт — тот, который сегодня не положили.

Потому что дорога строится не на один день. Она будет принимать колёса машин, автобусов, грузовиков. По ней будут ездить люди, которые даже не узнают, что однажды бригада стояла под дождём и решала: рискнуть или остановиться. И если мастер тогда сказал “стоп”, эта дорога может прослужить дольше.

Дождь закончится. Сроки можно пересмотреть. Технику можно снова вывести на линию. Смесь можно заказать заново.

А вот испорченную дорогу придётся переделывать.

Поэтому главное правило этой главы простое: если дождь начал разрушать условия для качественной укладки, работу нужно остановить. Не спорить с водой. Не обманывать себя. Не надеяться на чудо.

Асфальт не прощает спешки, когда под ним вода.

Глава 3

Когда ещё можно спасти ситуацию

Не каждый дождь сразу означает катастрофу. На дорожном объекте важно не паниковать, а быстро и трезво оценить обстановку. Плохой мастер при первых каплях либо продолжает работать вслепую, либо бросает всё без порядка. Хороший мастер сначала смотрит на условия и только потом принимает решение.

Дождь может начаться по-разному.

Иногда это мелкая морось, которая едва заметна на куртке. Иногда короткий дождь проходит за пять минут, а потом выглядывает солнце. Иногда туча висит рядом, но основная полоса укладки остаётся сухой. А бывает, что дождь начинается уже тогда, когда часть смеси уложена, катки работают,

а остановка посередине может создать ещё больше проблем.

Именно в таких ситуациях важно понимать: спасти можно не всё и не всегда. Спасать можно только то, что ещё не стало браком.

Первое, на что смотрят, — есть ли вода на поверхности.

Если луж нет, основание остаётся чистым, а дождь слабый, у бригады иногда остаётся возможность закончить небольшой начатый участок. Но это не значит, что можно спокойно продолжать весь объём работ. Это значит только одно: нужно быстро и аккуратно довести уже начатую полосу до состояния, при котором она не будет испорчена.

Главная ошибка — превращать исключение в правило. Если удалось закончить десять метров в слабую морось, это не значит, что можно укладывать всю смену под дождём. Погода может ухудшиться в любой момент. Смесь будет остывать быстрее. Люди начнут торопиться. Контроль качества станет слабее.

Поэтому в такой ситуации задача мастера — не героизировать, а ограничить риск.

Второе, на что смотрят, — температура смеси.

Пока асфальт достаточно горячий, с ним ещё можно работать. Он остаётся пластичным, его можно распределить, выровнять и уплотнить. Но дождь отнимает тепло быстро. Особенно если поверхность холодная, ветер сильный, а слой асфальта тонкий. Чем тоньше слой, тем быстрее он остывает.

Если смесь уже потеряла температуру, спасти её поздно. Можно катать её сколько угодно, можно делать вид, что всё нормально, но нужного уплотнения уже не получится. Внутри останутся пустоты, слабые места и будущие проблемы.

Третье условие — катки должны успевать.

Асфальт нельзя просто уложить и оставить. Его нужно уплотнить в нужный момент. Если каток задержался, если техника буксует, если оператор не видит нормальную схему движения, если дождь мешает работать — качество будет падать. Укладчик может пройти красиво, но без правильного уплотнения покрытие не станет прочным.

Каток — это не финальный штрих. Это один из главных участников процесса.

Когда дождь начинается во время работы, катки должны действовать чётко. Без лишних остановок, без хаотичных

проходов, без гонки. У каждого оператора должна быть понятная задача: где начинать, как двигаться, сколько проходов делать, где не повредить кромку, где не оставить следов.

Четвёртое условие — участок должен быть коротким и контролируемым.

Если уже уложена небольшая полоса, её иногда можно довести до конца. Но если впереди большой объём, длинная захватка, несколько машин смеси и непонятный прогноз, продолжать опасно. Чем больше площадь, тем больше вероятность, что где-то появится вода, где-то смесь остынет, где-то каток не успеет.

На хорошем объекте в дождливую погоду работают короткими решениями. Не “идём до вечера”, а “заканчиваем этот участок и останавливаемся”. Не “как-нибудь проскочим”, а “проверяем каждые несколько минут”. Не “смесь уже заказана, деваться некуда”, а “качество важнее паники”.

Пятое условие — основание не должно быть загрязнено.

Даже слабый дождь может поднять грязь. Рабочая зона быстро меняется: обочины размокают, колёса техники несут песок, вода стекает с соседних участков. Если на основание попала грязь, укладывать поверх неё нельзя. Грязь — это

тонкая прослойка будущего отслоения.

Иногда бригада думает: “Да там всего немного”. Но для сцепления слоёв “немного” бывает достаточно. Асфальт должен держаться за поверхность, а не лежать на грязной плёнке.

Шестое условие — люди должны оставаться спокойными.

Дождь часто ломает не только технологию, но и дисциплину. Все начинают спешить. Самосвалы подъезжают ближе. Рабочие перебегают перед техникой. Кто-то пытается вручную раскидать смесь быстрее. Кто-то кричит. Кто-то машет руками. В этот момент риск ошибки резко растёт.

А дорожный объект не прощает суеты.

Если бригада не может работать спокойно и согласованно, лучше остановиться. Нельзя спасать асфальт ценой безопасности людей. Нельзя ради нескольких метров покрытия создавать опасность для рабочих, водителей и операторов техники.

Как же выглядит правильное спасение ситуации?

Представим: бригада начала укладку. Прогноз обещал су-

хое окно на несколько часов. Основание подготовлено, поверхность чистая, смесь идёт с завода нормальной температуры. Укладчик прошёл часть полосы, катки уже начали уплотнение. И вдруг пошла мелкая морось.

Мастер не должен сразу кричать “продолжаем всё”. Он должен оценить обстановку. Есть ли вода на поверхности? Нет. Есть ли грязь? Нет. Смесь горячая? Да. Катки успевают? Да. Дождь слабый? Пока да. Тогда можно принять решение: закончить уже начатую короткую полосу, не открывать новый большой участок и остановить дальнейшую подачу смеси.

Это разумное решение.

А теперь другой пример. Дождь усилился. На поверхности появились мокрые пятна. С обочины потекла вода. Одна машина со смесью уже ждёт, вторая подъезжает, каток не успевает за укладчиком. Рабочие нервничают. В такой ситуации продолжать нельзя. Даже если смесь жалко. Даже если заказчик стоит рядом. Даже если “осталось совсем немного”.

Потому что “совсем немного” плохого асфальта может стать началом большой переделки.

Иногда спасение ситуации — это не продолжение работы,

а грамотная остановка. Нужно закончить то, что уже невозможно оставить незаконченным, оформить кромку, убрать лишнюю смесь, освободить водоотвод, не дать воде стоять на краю покрытия. Потом дожидаться нормальных условий, проверить поверхность и только после этого возвращаться к укладке.

Очень важно правильно относиться к уже привезённой смеси. Самая большая психологическая ловушка — мысль: “Раз асфальт уже приехал, его надо куда-то положить”. Нет. Асфальт надо положить туда, где он станет частью дороги. Если условий нет, укладка превращается не в работу, а в создание будущего брака.

Профессионал не спасает материал ценой дороги.

Иногда лучше потерять одну машину смеси, чем потом снимать весь участок. Лучше объяснить простой, чем подписать плохую работу. Лучше услышать недовольство сегодня, чем через год смотреть на ямы и понимать, что причина была ясна с самого начала.

Есть ещё один важный момент: после дождя нельзя сразу бросаться обратно к укладке. Нужно проверить, что поверхность действительно готова. Не просто дождь закончился — значит, можно. Нет. Надо убедиться, что нет воды, грязи,

размягчённых участков, потёков с обочин. Нужно понять, не изменилась ли температура, не остыла ли техника, не нарушился ли график доставки смеси.

Дождь может уйти, но его последствия остаются.

Хороший мастер после дождя смотрит не на небо, а на дорогу. Небо может уже быть чистым, а основание всё ещё мокрым. Солнце может выглянуть, но вода может стоять в низких местах. Ветер может подсушить верх, но грязь и влага останутся по краям.

Спасение ситуации всегда начинается с честной оценки.

Можно ли работать?

Есть ли вода?

Чистая ли поверхность?

Горячая ли смесь?

Успевают ли катки?

Безопасно ли людям?

Не пытаемся ли мы просто оправдать спешку?

Если на эти вопросы нет уверенного ответа, лучше остановиться.

Асфальт под дождём — это не поле для храбрости. Это

экзамен на здравый смысл. Иногда бригада действительно может довести начатую работу до нормального результата. Но только если условия остаются под контролем. Как только контроль потерян, спасти уже нечего.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.