

# Вертикальный взлет

Высота северного пилона моста через бухту Золотой Рог подошла к 110 метрам

Это почти половина проектной высоты, которая составляет 226 метров. Впрочем, мостостроители даже в бытовом разговоре придерживаются точных цифр. «На сегодняшний день северный пилон забетонирован на отметке 106,9 метра. И заармирован на правой и левой «ноге» еще на 4 метра, – рассказывает заместитель генерального директора ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» Виктор СКЛЯРОВ, курирующий данный объект. – Это значит, что на последних метрах пока установлена арматура и все подготовлено к последующему бетонированию».

Но оно, по словам Виктора Склярова, будет продолжено после очень важной технической операции – устройства временной монтажной гибкой заделки, которая состоит из 19 высокопрочных прядей диаметром 17,5 мм каждая и будет снимать концентрацию напряжения в пилоне до момента с временем напряжение равномерно перераспределится на пролетные строения. Пока же устойчивость двух расходящихся «ног» пилона будет обеспечиваться данной конструкцией.



Два новых лифта смонтированы на внутренней стороне каждой «ноги» пилона.

Отвечая на вопрос, насколько сложна эта операция, заместитель генерального директора философски замечает:

– А легкой работы здесь не бывает. Вся в какой-то степени сложна, ведь строить сооружение уникальное. И в том, что это

делается нашей компанией в первый раз – тоже определенная сложность. Но люди подготовлены, и спокойно разбираются с каждой проблемой. Работают вдумчиво, осознанно, планируя все свои действия. Руководит работами на пилоне прораб Александр Иванович ЛАПИКОВ. По пролетному строению старший Владимир Викторович КРУПНОВ. По за спиной каждого из них высокопрофессиональные мастера, прорабы, монтажники. Вместе справляются с самой сложной работой. На конец июля запланировано еще одно знаковое событие – начнется бетонирование постоянного железобетонного пролетного строения – между сельмой опорой и пилоном. Для первой заправки 220 кубометров бетона подлудят на высоту 65 метров краном. Через несколько дней, когда он наберет прочность, на железобетонной перемычке между двумя «ногами» пилона (она сегодня прекрасно видна) установят специализированный бетонораздатчик со стрелой длиной 32,75 м. С его помощью и начнется поэтапное бетонирование пролетного строения. Схема этой работы, по словам куратора объекта, уже определена, участки поэтапно разбиты согласно чертежам. Сейчас же выполняются подготовительные операции, в том числе из укрупненных блоков и панелей собирается опалубка для сборки железобетонного пролетного строения между опорами № 4 и № 8, которое будет выполнено в монолитном варианте. В числе нововведений, появившихся на стройке в последнее время, – два лифта, которые «пришли на подмогу» самому первому. Он довозит монтажников до отметки 65 мет-

ров. Но как только строители перевалили эту отметку и ноги пилона набрали высоту, было решено установить еще две грузовые машины грузоподъемностью по 1400 кг (это 10-12 человек в соответствующей экипировке). Теперь рабочие поднимаются на одном лифте до перемычки, по которой можно подняться к новым лифтам, смонтированным на внутренней стороне каждой «ноги» пилона. Они доставляют монтажников ТМК на небольшие рабочие площадки почти на 110-метровой высоте. За частотом арматуры, устремленной в небо, видны их ярко-оранжевые каски.

Заслуживает внимания и перемычка, соединяющая две «ноги» пилона. Ее металлическая ферма снизу и сверху укреплена железобетонными плитами, которые сейчас набирают прочность. Со временем именно эта конструкция примет основную нагрузку пролетных строений – со стороны берега – железобетонного, со стороны моря – металлического строения основного пролета. И это время



Заместитель генерального директора ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» Виктор Скляров: Монтаж вант моста по плану начнется уже в ноябре. Фото: автор.

наступит уже совсем скоро.

Как рассказали в ТМК, первые два блока пролетного строения запланировано установить уже в ноябре. Длина каждого из них – 14 метров, вес – 240 тонн. Тогда же начнется и монтаж вант. К этому времени пилон достигнет 150 метров.

По контракту начало поставки вант запланировано на октябрь. Причем их поставщик – французская компания «Фризен» совместно с ТМК смонтируют на строительной площадке северного пилона учебный стенд по их монтажу.

Наука наукой, но перед началом работ очень важно, чтобы люди попробовали сами поработать руками, – рассказывает Виктор Скляров. – Это как курс молодого бойца. Первый раз он разбирает и собирает винтовку за полчаса, и куча запчастей остается, и лишь со временем, попробовав несколько раз, уже закрытыми глазами укладывается в считанные минуты. Мы на причале проведем такой курс для своих специалистов, чтобы монтажники учились не на объекте, а на специальном стенде. Наши французские партнеры отнеслись к такой идее с пониманием, и для ее реализации поставят нам некоторое количество вант сверх договора. Кстати, специалисты ТМК (мастер и монтажники) недавно выезжали во Францию с целью получения опыта по монтажу вантовых систем.

– А сегодня что самое главное для вас на данном участке? – спрашиваю заместителя гендиректора.

– Главное – вовремя накормить людей, – улыбается он. – Вовремя накормишь, хорошо отдохнут – и тогда можно жать отдачи в работе. Это железное правило. И мы его придерживаемся, – и добавляет уже серьезно. – Что же касается производственного процесса, то здесь мелочей нет. В нашем деле порой значение имеют миллиметры. Не случайно в нашем арсенале самые современные мето-

ды контроля, в числе которых, например, технологии GPS, или методы неразрушающего контроля бетонных конструкций. Эта ответственная работа находится под повседневым контролем куратора объекта, как, впрочем, и представителей многочисленных надзорных органов. В их числе и Мостовое бюро, представители которого находятся на стройке, можно сказать, в режиме реального времени. Как образно охарактеризовал свою функцию на стройке главный инженер резидентской службы Санкт-Петербургской компании ООО

«Мостовое бюро» Виктор КУК-СИНСКИЙ, «мы глаза и уши заказчика – осуществляем контроль всех строительных работ, а также авторский надзор за проектом». Коллеги про эту службу говорят, что их, в отличие от генподрядчика, не волнует количество, их волнует качество. Встретив такого специалиста на стройке, грех было не воспользоваться моментом и не поинтересоваться качеством работы ТМК у независимого эксперта.

– ТМК по сравнению с прошлым годом, когда строительство только разворачивалось, выросла на порядок в техническом, организационном, профессиональном плане, – сказал Виктор КУК-СИНСКИЙ. – Они стали настоящими специалистами. И уже все меньше проблем, которые нам сообщать приходится решать. Они работают самостоятельно. Можно сказать, обособленно – молодцы!

К такому экспертному мнению вряд ли что добавишь.

**«ТМК за год выросла на порядок в техническом, организационном, профессиональном плане»**



Северный пилон моста достиг отметки 110 метров.

**ДОСЬЕ «ЭР»**

За первое полугодие 2010 года ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» выполнила практически годовую программу 2009-го. По итогам прошлого года ТМК было освоено 5 млрд 200 млн рублей, на 1 июля 2010 г. объем выполненных работ составил 4 млрд 600 млн рублей. Это рекордные показатели не только для самой компании, но и для дорожно-строительной отрасли Дальнего Востока в целом.

Ирина БАРАННИК.