

Франс Робертс

2 листопада 1973р.

№171 (5069)

С. 3

І ПОРІДНИЛИСЬ БЕРЕГИ

• РЕПОРТАЖ •

◎ СЬОГОДНІ — УРОЧИСТЕ ВІДКРИТТЯ НОВОГО МОСТУ ЧЕРЕЗ Р. СМОТРИЧ.

◎ ПРИ ЙОГО БУДІВНИЦТВІ ВПЕРШЕ В НАШІЙ КРАЇНІ ЗАСТОСОВАНА НАВІСНА МОНТАЖНА ЗВАРКА СТИКІВ ГОЛОВНИХ БАЛОК.

◎ МІСТ ЧЕРЕЗ СМОТРИЧ — ОДИН З КРАЩИХ ЗРАМКІВ У ПРАКТИЦІ ВІТЧИЗНЯНОГО МОСТОБУДУВАННЯ.

Сьогодні у будівельників знову свято. Закінчено будівництво нового мосту через Смотрич. Сьогодні він стане до ладу діючим, прийме на свою могутню спину перші потоки вантажів і легкових автомобілів.

До цього всі вони йшли через Турецький міст. Недаремно його називали наземними воротами древнього Кам'яця-Подільського. Вдень і вночі йдуть через нього машини на Львів, Чернівці, в сонячну Молдавію, братні соціалістичні держави.

До того й справно служив він кам'ячанам, усім шоферам, чия дорога пролягала через наше місто. Однак із збільшенням інтенсивності автомобільного руху, виходом на траси потужних машин, на мості ставало все тісніше. В осінню негоду та зимові замети на ньому стали утворюватися «пробки».

Постало питання про будівництво нового мосту, який би надійно з'єднав наше місто і все Поділля з південно-західною частиною республіки та братньою

Молдавією, розвантажив вулиці міста.

Не відразу було втілено мрію в життя. Не один рік працювали в нашому місті робітники Київського мостозагону № 2 під керівництвом Ю. Г. Корсунського. Багато їм довелося подолати труднощі на шляху до мети.

Нині все вже позаду. І наповнені по вінця працею дні, і сумніви при розробці та прийнятті сміливих інженерних рішень, яких до цього не знала практика вітчизняного мостобудування. Натомість є міст. Міст-велетень, міст - красень. Легкою сталевією стрічкою перекинувся він поблизу приладобудівного заводу між стрімкими скелястими берегами Смотрича. Один його кінець вливається в широке асфальтове полотно проспекту імені В. І. Леніна, другий — в дорогу, що біжить полями до чернівецької траси.

Новий міст готовий стати до нелегкої повсякденної роботи. А поки ще не перерізано при в'їзді червоної стрічки, не напружилися до краю його сталеві м'язи під вагою машин і Юхим Григорович не втратив прав повновладного господаря новобудови, начальник дільниці веде нас по мосту, з висоти пташиного польоту показує унікальну споруду, розповідає і знайомить з тими, хто розробляв і втілював у життя сміливий проект.

Ю. Г. Корсунський вже досвідчений мостобудівник. Свою трудову біографію



На знімку: монтажники П. В. Трохлинець, Л. П. Дрозд, А. П. Гайдученко та начальник дільниці Ю. Г. Корсунський. Фото П. Семенка.

Юхим Григорович розпочинав на славнозвісному мості імені Патона. Потім з'єднав бетоном і металом береги багатьох великих і малих річок, прокладав підземні переходи на багатолюдних київських вулицях. Однак в його голосі вчувалося притасне хвлювання. Йшло воно і від очікування близької розлуки з містом, яке вже встиг полюбити, і від чекання висновків державної приймальної комісії, а найбільше — від значимості виконаної роботи.

— Багато складних проблем довелося розв'язувати мені за роки роботи мостобудівником, — каже Корсунський, — але подібну роботу виконував вперше.

Та це й не дивно. Міст через Смотрич — експериментальний. Подібного проекту не знає практика вітчизняного мостобудування. Розробили його вчені з Державного проектного ін-

ституту «Укрпроектстальконструкція».

При будівництві мосту застосовано чимало новинок, що дозволило набагато здешевити і прискорити його будівництво. Так, на мості вперше в нашій країні застосовано навісне монтажне зварювання стиків головних балок, зварювання сталі різних марок. Також вперше за пропозицією проєктантів, вчених інституту імені Патона та мостозагону №2 прольотну частину мосту споруджено у вигляді трьох-прольотної рамної системи. Застосування ортотропних плит з спеціальних низьколегованих сталей дозволило обійтися без залізобетону при настиланні головної частини мосту безпосередньо над річкою. Ці та інші нові конструктивні технологічні рішення дозволили зменшити кошторисну вартість будівництва на 722 тисячі карбованців, заощадити 415

тонн сталі, майже 400 кубометрів бетону. За загальними показниками витрати металу і бетону міст через Смотрич набагато економічніший інших подібних споруд в нашій країні і знаходиться на рівні найбільш економічних мостів, що збудовані за кордоном.

Смілива інженерська думка, творчий пошук новаторів дозволив набагато зменшити і обсяги робіт. І все ж їх на мості виконано чимало. Одного тільки збірного залізобетону вкладено 2200 кубометрів. А довжина швів автоматичного зварювання становить понад 1600 метрів.

Звичайно, це не масштаби цементного. Але ж треба взяти до уваги умови, в яких доводилось працювати робітникам. Майже всі роботи виконувалися на великій висоті. А коли ще й зважити на те, що чимало їх виконувалося взагалі впер-

ше в практиці вітчизняного мостобудування, то стане зрозуміло, що будівництво мосту — справжній трудовий подвиг. І здійснили його монтажники Героя Соціалістичної Праці В. А. Яголи, А. Я. Гайдученко, Л. П. Дрозд, Г. Ф. Нетреба, М. М. Савенко, зварювальники А. М. Кравець, М. Д. Кривенко, А. А. Волохович, Е. С. Іванецький, інші робітники мостозагону № 2.

Успішному завершенню будівництва сприяло іміле керівництво роботами начальника дільниці Ю. Г. Корсунського, виконроба І. О. Сироти, майстра П. Д. Коваля.

Трудовий літопис мостобудівця на берегах свого Смотрича наближається до кінця. Для повного його завершення залишається зробити зовсім мало — перерізати червону стрічку при в'їзді, передати кам'ячанам символічний ключ.

В. МЕЛЬНИЦЬ