

На тепловозе через Волгу

ПЕРЕПРАВА

Ранним утром 18 июня с правого берега Волги в районе Норского на левый к «Резинотехнике» прошел поезд. Уступая ему дорогу, словно автомобили на обычном переезде, застыли в ожидании речные суда. С шести утра до часу дня чуть ли не по прямому распоряжению правительства солдатам и офицерам в/ч 77043 железнодорожных войск, наводившим понтонный мост, было выделено «окно».

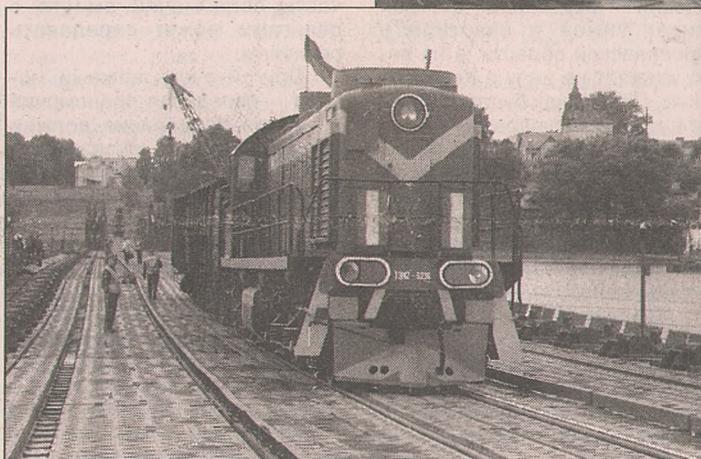
С раннего утра палатки полевого лагеря были пусты – все на мосту. На берегу только охрана и солдаты, которые сколачивают смотровую площадку – с реки она напоминает двухэтажный деревянный коттедж. Ждут командование. Высокого ранга – судя по тому, что вдоль полотна солдатики в нитяных перчатках щипали травку между шпалами и в колее. Не сегодня, так в июле – государственные испытания.

У рукотворной земляной косы, которую отсыпали к мосту, группа солдат в камуфляжных банданах, лихо кувыркаясь, выпрыгивает с грузовика – отработывают сценарий захвата моста. Говорят, это будет показано на госиспытаниях, причем со взрывами и прочими атрибутами теракта. Но и без этого на живописном пригорке у старой церквушки в Норском с утра собрались любопытные местные жители. Автор проекта Сергей Ефимкин, единственный человек в штатском, держится скромно и неприметно. От интервью телевидению категорически отказывается. Меж тем он лауреат правительственной премии за проекты подобных военно-фронтовых сооружений.

– Первый мост был испытан в 1988 году здесь, на Волге. Короткий, без сквозного движения, – рассказывает нам Сергей Васильевич. – Госиспытания провели уже на Десне, где его сделали сквозным. Вторые испытания этого, уже модернизированного моста прошли в 1993-м. А потом все заглохло. Раньше эти работы финансировали Министерство путей сообщения и Метрострой –

у них была техническая задача прикрытия, на случай если где-то рядом не дай бог взорвут мост, которым пользуется гражданское население. Тогда разворачивается понтонный.

В этой переправе совмещены две функции: военная и тыловая. Она способна пропускать состав весом до трех тысяч тонн. Мост включает в себя вводный паром. Это 92-метровая секция понтонов, которую вводят и выводят пятнадцать военных катеров-толкачей. Задача на сегодня – замкнуть Волгу переправой, провести тепловоз с двумя вагонами, груженными балластом. А затем открыть фарватер для пропуска речных судов. Так что



работа кипит – без суеты, каждый на своем месте. Попавшийся нам навстречу командир части полковник Виталий Чухим объясняет:

– Сегодня мы ввели паром за

рекордное время – шестнадцать минут! Модель уникальна. Может пройти не только железнодорожный состав, но и танки, и автотехника. Раньше для них укладывали отдельный понтон. Здесь же



Фото Вячеслава ЮРАСОВА

рельсы уходят заподлицо и не мешают автотранспорту.

То и дело в рассказах специалистов звучало слово «супер-модель». Так называют нынешний экспериментальный образец моста за потрясающие возможности. Каждая секция из спецстали 11 на 15 метров выдерживает груз в 170 тонн. Конструкция рассчитана на скорость течения реки до 2,5 метра в секунду.

Пока мы разговаривали, пошел тепловоз с двумя вагонами, и мост начал плавно изгибать-

ся. Но высокие башенные опоры тут же отрегулировали высоту парама – вода не попала в колею. Говорят, для убедительности эксперимента пропустят пятьдесят составов! Поезд возвращается на правый берег. Он крутой, и тепловоз с усилием берет подъем. Ефимкин вспомнил к слову, как на испытаниях первого моста состав вдруг перевесил и тепловоз покотился вниз. Это была драматическая картина: люди прыгали в воду, разбегались. Но все обошлось... Настал черед освобождать

фарватер для пропуска судов. Размыкаются замки, которые удерживали вводный понтон. По мановению фляжки солдаты – водители тягачей-буксиров вывели чуть ли не полмоста – 92 метра! – из переправы. На все ушли считанные минуты. Эксперимент завершился своевременно и благополучно. Путь скопившимся на ветру корреспондентов и сухогрузам свободен. А замерзшим на ветру корреспондентов отцы-командиры ведут согреться коньяком.

Виктория ГЕФЕЛЕ.