

Началась операция «Мост»

ПРОБЛЕМА

В Ярославле началась уникальная спасательная операция. Именно так хочется сказать о мероприятии, названном в официальных справках «капитальный ремонт автодорожного путепровода по проспекту Октября у моторного завода». У горожан, пользующихся им постоянно, это вызвало массу негативных эмоций.

Еще бы! Изменилось движение маршруток, троллейбусов, автобусов. Увеличилось время в пути на работу и домой, возникла масса неудобств. К тому же, мэрия и транспортники, сообщив через средства массовой информации об изменении маршрутов, почему-то не сочли нужным расклеить такие же объявления на остановках, и те, кто газет не читает и телевизор не смотрит, маются в недоумении, как быть?

В одном автобусе женщина даже схватилась за валидол, когда только в пути разобралась, что машина направляется в центр через «пятерку», а ей, бедняге, надо было в Дзержинский собор. Он находится на проспекте Октября в районе «Лакокраски», и пассажирке пришлось доехать до «пятерки» и там пересядывать в синий трамвай, который, что называется, через Рио-де-Жанейро довезет ее до нужного пункта.

Но все эти издержки – ничто перед тем, что же представлял из себя этот самый мост у моторного. От зияющих пустот в бетоне его пролетов мне, пользовавшейся этим путем дважды в день, задним числом, откровенно говоря, стало страшно. Да нам всем впору в церковь бежать и свечку Николаю Угоднику ставить за то, что не случилось беды!

Построен мост в 1959 году. И хотя дорожное его покрытие не раз ремонтировали, заглянуть так далеко вглубь, как сделали это сейчас работники мостоотряда № 6, еще никому не приходилось.

– Мост в аварийном состоянии, – комментирует ситуацию прораб Михаил Михайлович Авакин. – Дальнейшая его эксплуатация невозможна. Строились-то он в другое время и рассчитан

был не на такие нагрузки, которые пришлось на него в последние годы. Нам предстоит теперь его полностью демонтировать и по сути заново возвести.

Мы подходим с ним к краю одного из пролетов, где работы уже начались. Шестидесятитонная бетонная балка, срезанная накануне, закреплена с двух концов специальными тросами, подвешенными к двум мощнейшим автокранам.

– Да это же целый танк, – говорит Авакин, указывая на машину, застывшую в ожидании команды. – Кран немецкий, фирмы «Липхен», такого в Ярославле больше нет. А вот этот – 160-тонный – «Като», японский.



Прораб Михаил Михайлович Авакин.

Прораб явно горд за свое дело и свою фирму – мостоотряд № 6 – известную далеко за пределами Ярославля. Вместе с ней Михаилу Авакину, выпускнику Ивановской государственной строительной академии, уже довелось строить мосты в Рязан-



одинаковых. Проект каждого особый, и стройка тоже.

ФОТО АННЫ СОЛОВЬЕВОЙ.

Между тем, пока мы говорили, мастер Ярослав Александрович Павленко уже дал знак крановщикам Валерию Леонтьевичу Ионову и Анатолию Славомировичу Самсонову начать работу. Балка плавно приподнялась над пролетом.

– Видите, – говорит Авакин, – бетон не провибрирован, совсем иные задачи были у тех, кто строил этот мост. Да и возможности тоже...

Конечно же, ничего, кроме того, что металл в бетоне искорежен основательно, я заметить не успела, балка пошла вниз. Там ее уложат на специальные тележки и отвезут в сторону. Потом разрушат, и щебень еще

послужит людям, укрепляя дорожное полотно. Рассказывая это, Авакин внимательно следит за происходящим.

Да и все, что находится сейчас на мосту, сосредоточились. Непонятными постороннему жестами руки, словно десантник на спецзадании, Павленко руководит операцией. Что там? Майна? Вира? Все команды отточены и проверены, они прописаны в специальных СНиПАХ. Крановщики могут принимать их только от одного человека, и лишь стоп выполняется по первому требованию любого, следящего за операцией. Но это бывает только при нештатных ситуациях, а сегодня все идет нормально.

Через двадцать минут операция закончена. Однако на этот

день запланировано вынуть еще три балки, переехать на другой пролет и начать его демонтаж. Мостовики сознают, как важен объект для города, как ждут его ярославцы.

Работают сейчас здесь 23 человека, все настоящие профессионалы. Трудятся круглосуточно, без выходных. В ноябре планируется мост сдать в эксплуатацию, но лично Авакин относится к срокам осторожно. Слишком ответственное дело, говорит.

Мост, между прочим, продолжает действовать. Та его часть, по которой ходят трамваи. Она была построена в 1979 году, и ее реконструкции пока в планах мостовиков нет.

Ирина ХРУПАЛОВА.