

Генеральный директор
ООО «ТД Пенетрон Герметик Центр»

ЗОЛОТОЙ МОСТ

Не так давно внушительный перечень объектов, для гидроизоляции которых применялись материалы системы Пенетрон, пополнился уникальным вантовым мостом через бухту Золотой Рог во Владивостоке.

Особенно примечательно, что впервые идея его строительства возникла еще в конце XIX века. Но ее реализации все время мешали весьма серьезные события – революция, войны, перестройка... В конце 50-х гг. XX века Н.С. Хрущев ратовал за то, чтобы сделать Владивосток городом лучшим, чем Сан-Франциско, а для этого мост был очень нужен... Но лишь через десять лет он был включен в генеральный план застройки города, хотя строительство так и не началось.

Дело сдвинулось с мертвой точки лишь в середине 2000-х годов XXI века, когда возведение мостового перехода через бухту Золотой Рог стало частью программы по подготовке к саммиту «АТЭС-2012». Мост, соединивший две части Владивостока, имеет длину 1 388 м, основной пролет составляет 737 метров, высота пилонов – 226 м. Аналогов ему в мире нет. Проект реализован в рекордно короткие сроки – 46 месяцев – в

сложнейших климатических, сейсмических и геологических условиях Приморья.

Пожалуй, только жители тех суровых краев до конца понимают значение этих слов и могут по-настоящему оценить трудовой подвиг строителей, возводивших это монументальное сооружение вопреки стихии: почти шесть месяцев в году – отрицательные температуры, сильнейшие ветра, постоянная сейсмическая опасность. Заместитель генерального директора по строительству искусственных сооружений ЗАО «ТМК» Виктор Скляр так говорил об одном из периодов проведения работ: «Все продвигается по плану. Но очень сильное влияние на темп работы в эти дни оказывает даже не мороз (зимнее бетонирование мы освоили), а сильный ветер. Вот уже два дня не можем поднять блок на опору № 8. Ветер превышает допустимые скорости для работы кранов, хотя прогноз был обнадеживающим,

Завершение строительства
Золотого моста



но жизнь показывает другое – порывы ветра 25–28 м/с. Сразу срабатывают приборы безопасности крана – и работы прекращаются...»

Этот объект настолько важен для жизни горожан, что ход его строительства постоянно освещался в прессе, напоминая сводки с фронта. А учитывая условия ведения работ, это действительно можно назвать фронтом – трудовым.

... решено закупать вантовые конструкции во Франции.

...июль 2008 г. Началось возведение автомобильного тоннеля длиной почти 250 метров.

... ноябрь 2008 г. Строительство тоннеля находится в стадии завершения. Начали возводить восьмую опору – будущий пилон моста, высота которого составит в итоге 226 метров. На противоположной стороне бухты идет подготовка к строительству опоры № 9 – брата-близнеца восьмой.

...декабрь 2008 г. По крыше тоннеля поехали первые автомобили – большегрузы строителей.

... в рамках программы «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» на строительство моста через бухту Золотой Рог дополнительно поступили 500 млн рублей. Всего в 2008 году на возведение объекта из федерального бюджета было направлено 3,2 млрд рублей, а также 402 млн краевых средств.

... октябрь 2009 г. Началось бетонирование опоры № 9 – второго пилона, расположенного со стороны мыса Чуркин. К бетонированию первого пилона – опоры № 8 – мостостроители приступили в сентябре. На один пилон уходило 15 тысяч кубометров бетона. Бетонирование каждого пилона заняло 250 суток – это время на укладку и затвердевание бетона.

... октябрь 2010 г. Опора моста превысила 150 метров.

... февраль 2011 г. Пилоны мостового перехода достигли высоты 50-этажного дома. В июне начали натягивать первую пару вант.

... апрель 2012 г. Завершена стыковка руслового пролета моста. Сварены последние 30 см «золотого шва» главной металлической балки жесткости.

... август 2012 г. Полностью завершились работы по герметизации вантов.

... 11 августа 2012 г. Мост через бухту Золотой Рог официально открыт.

... 13 августа 2012 г. По мосту поехали первые машины.

... сентябрь 2012 г. Мост официально назван Золотым.

Любая железобетонная конструкция будет служить долго только при условии ее надежной защиты от воздействия воды. А уж такому серьезнейшему объекту, как Золотой мост, нужно было обеспечить гидроизоляцию даже больше, чем на 100%. В подобных случаях невозможно обойтись без материалов системы Пенетрон.

Вот что рассказывает об этом Андрей Саврасов, генеральный директор ООО «ТД Пенетрон Герметик Центр», дилер ГК «Пенетрон-Россия» в Приморском крае: «Понимая важность объекта, генеральный подрядчик решил применить для гидроизоляции железобетонных конструкций моста материалы системы Пенетрон. Для возведения пилонов был использован бетон класса В50 F300 W12, но при бетонировании образовались холодные швы примерно через каждые четыре метра. Пилоны полые, внутри есть лестницы, а в некоторых случаях и лифты для обслуживания моста. Благодаря особенностям проникающей гидроизоляции холодные швы обработали шовным составом «Пенекрит» и проникающим материалом «Пенетрон» изнутри.

Основные работы с применением «Пенетрона» производились по монолитной преднапряженной железобетонной плите пролетного строения – той части моста, по которой едут машины со стороны берега до пилонов. Это полностью железобетонная густоармированная конструкция, полая внутри. Так что здесь работы тоже проводились изнутри. С материалами системы Пенетрон строители Тихоокеанской Мостостроительной Компании работают не впервые, поэтому никаких сложностей с их применением не возникло. На сегодняшний день проблем с гидроизоляцией на этом объекте не выявлено. Думаю, время вновь покажет, что материалы системы Пенетрон – самая надежная защита от воды».