

В этом году ООО «НПП СК МОСТ» отмечает свое двадцатилетие. За это время компания зарекомендовала себя надежным партнером, гарантом профессионализма и высокого качества выполняемых работ, широко применяющим в своей деятельности новые конструктивные и технологические решения в мостостроительной практике.

Корреспондент «СГ» встретился с Вильгельмом Юрьевичем КАЗАРЯНОМ, генеральным директором ООО «НПП СК МОСТ», доктором транспорта, членом Национального объединения проектировщиков, вице-президентом Балашихинской ТПП, членом Правления ТПП Московской области, членом Правления Совета директоров предприятий городского округа Балашиха, и главным идейным руководителем компании Инной Дмитриевной САХАРОВОЙ, заместителем генерального директора, кандидатом технических наук, почетным транспортным строителем, лауреатом премии Совета Министров СССР, членом Национального объединения проектировщиков.

— Расскажите, пожалуйста, об истории создания компании. Как появилась идея организации?

— Все началось еще тогда, когда мы были сотрудниками крупнейшего в области дорожного строительства научно-исследовательского института СоюздорНИИ: я — заведующей отделом искусственных сооружений, а Вильгельм Юрьевич — заведующим единственной в стране лабораторией Мостового полотна. Занимались чисто научными вопросами: проводили исследования конструкций, разрабатывали рекомендации по разным вопросам мостостроения для строительных и проектных организаций, принимали участие в разработке нормативной документации, осуществляли научное сопровождение и контроль за выполнением работ на объектах.

Однажды нам позвонили из Росавтодора и попросили помочь спасти мост на дороге Куйбышев—Тольятти. Это был второй мост в стране, сооруженный методом продольной надвигки с клееными стыками. И по этим стыкам началось сползание блоков. Чтобы мост не обрушился, необходимо было сделать в коробчатых балках пролетного строения бетонную рубашку, для чего пробурить в стенках балок отверстия и установить анкеры. Но выполнить эту работу мы не могли, поскольку в институте не было даже перфоратора. И когда мы отказались от выполнения этой работы, нам было сказано: «Вот так и вы попросите у нас деньги на научные работы».

Ничего не оставалось, как купить перфоратор. Денег не было. Заняв 1700 долларов, мы купили на международной выставке перфоратор фирмы «Хилти», только что появившийся на российском рынке. Вильгельм Юрьевич, взяв на работе отпуск, поехал сверлить отверстия.

Так мы ступили на путь предпринимательства. Это случилось 13 сентября 1993 года.

Выполнив работу, отдали долги и убедились в превосходстве профессионального оборудования над рядовым (430 отверстий за смену против 30-40 при сверлении другими перфораторами).

Встал на ремонт Автозаводской мост в Москве. Нужно пробурить 192 овальных отверстия диаметром 240 мм в верхней и нижней плитах коробчатых балок. Ни одна из приглашенных фирм не взялась за эту работу. Мы предложили выполнить ее буровыми станками фирмы «Хилти»



Установка конструкции деформационного шва СК-80, Переславль-Залесский.

и получили заказ. Выполнили работу, многие видели ее, и у нас стали появляться новые заказы. К этому времени сформировался коллектив инженеров и рабочих, не связанных с нашей деятельностью в институте.

Началась реконструкция Московской кольцевой автодороги. К этому времени мы как сотрудники института выполнили обследование всех мосто-



Вильгельм Казарян.

вых сооружений на ней на предмет оценки их состояния. Все они могли бы служить еще не одно десятилетие, но большинство из них не отвечало требованиям новой МКАД по величинам пролетов и подмостовым габаритам. Сооружения нужно было заменить.

Как происходила до этого времени разборка сооружений? На пролетном строении устанавливали гидромолот, с его помощью разрушали пролетные строения. Но под сооружениями идет движение. Как решить эту задачу?

Мы предложили Мостоотряду № 90 купить стенорезную машину фирмы «Хилти» и разобрать с ее помощью первое предназначенное под снос сооружение — путепровод через Волоколамское шоссе, на котором было две полосы движения, и разборка старыми методами привела бы к осложнению движения под путепроводом. Мостоотряд № 90 отдал эту работу нам. И мы в 1995 году впервые в России разобрали путепровод путем алмазной резки. При этом в процессе резки и разборки сохранялось движение под путепроводом. Последовали другие сооружения на МКАДе, затем — Лужниковский мост в Москве, где взамен разрушения арок отбойными молотками мы отрезали куски конструкции весом по 80 тонн.

На сегодняшний день мы разобрали более 60 мостовых сооружений, приняли участие в реконструкции многих гражданских и промышленных зданий в разных регионах страны.

С применением технологии алмазного бурения мы выполнили уширение моста через реку Оку в Орле с 7,76 до 14 метров, пробурили сквозные

отверстия длиной 7-8 метров в ригелях опор и удлинив их с постановкой в пробуренных отверстиях предварительно напрягаемой арматуры и соответственно установив дополнительные балки. На выполнение этой работы на четырехпролетном мосту с пролетными строениями 33 метра мы затратили всего 3 месяца вместо предусмотренных планом строительства полутора лет.

— А какие еще новые технологии вы применяете в своей работе?

— Прежде всего — это производство дренажных брикетов «Козинаки» (названных так по своей внешней схожести с одноименным кондитерским изделием — свидетельство на товарный знак № 398348 от 15 января 2010 г.) для устройства дренажных систем на мостовых сооружениях (ТУ 5710-001-18819798-2009). Дренажная система (патент № 2205913 от 10.06.2003 г.), устраиваемая поверх гидроизоляции под асфальтобетонным покрытием, обеспечивает вывод воды из толщи дорожной одежды, за счет чего продлевается срок службы асфальтобетонного покрытия до 2,5-3 раз, исключается образование луж на проезжей части, что приводит к



Разрезка алмазным инструментом, Волоколамская развязка.

ну одежды приходилось уменьшать почти в два раза). Металлические профили изготавливает ОАО «Север Сталь-метиз». К настоящему времени конструкция СК-80 установлена на

стою конструкции дорожной одежды на мосту через реку Волгу в г. Ульяновске» (2009 г.); СТО 49976959.001-2011 «Устройство конструкции дорожной одежды для мостовых сооружений

В ЕДИНСТВЕ НАУКИ И ПРАКТИКИ



Инна Сахарова.

повышению безопасности движения по мостовым сооружениям. Применение дренажа предусмотрено СП 35.13330.2011.

Еще одна новинка — литой асфальтобетон в брикетах «МОСТЛАБ» ТУ 5718-004-18819798-2010 (патент № 2483152 от 27.05.2013 г.), который доставляется на объект и там расплавляется в кохерах с добавлением резинобитумной мастики. Такой

асфальтобетон мы разработали для возможности укладки его в районах, где отсутствуют заводы по производству асфальтобетонной смеси, для работ, когда асфальтобетонные заводы уже остановлены, для ямочного ремонта зимой, для работ на мостовых сооружениях, где ремонтные работы ведут с закрытием половины ширины сооружения, чтобы дважды не вызывать укладочную технику. Асфальтобетон отлично сработал в жаркое лето 2010 года — на нем не появились ни сдвиги, ни колея. В этом году «МОСТЛАБ» мы уложили с применением асфальтоукладчика литого асфальта. На сегодняшний день применение его достигло 10000 кв. метров.

Последняя наша разработка — резинометаллические швы СК-80 ТУ 5851-005-18819798-2012 (патент № 83081 от 16.09.2012 г.), которые в отличие от широко применяемых в настоящее время зарубежных конструкций содержат цельнотянутые профили (в зарубежных конструкциях — сварные), высота которых соответствует отечественным конструкциям дорожных одежд (при применении зарубежных конструкций в примыканиях к окаймлениям швов толщи-

восьми мостовых сооружениях, в том числе на дорогах федеральной сети.

Недавно вступил в строй мост через реку Шохонку в г. Плесе, где рамное пролетное строение выполнено из сталефибробетона с применением предварительно напрягаемой арматуры.

Помимо чисто производственной деятельности, мы продолжаем научные исследования, с нашим участием разработаны своды СП 35.13330.2011, СП 36.13330.2012 «Мосты и трубы».

Нами разработаны государственные стандарты: ГОСТ 26804-2012 «Ограждения дорожные металлические барьерного типа. Технические условия» взамен ГОСТ 26804-86. В новом ГОСТе нашли отражение результаты наших многолетних исследований и мониторинга ограждений, в том числе двухъярусных ограждений. ГОСТ введен в действие. Разработан и утвержден государственный стандарт ГОСТ 32020-2012 «Опорные части резиновые для мостостроения. Технические условия», который вводится с 01.01.2014 года.

Мы приняли участие в разработке Стандартов НОСТРОИ: СТО 2.29.104-2013 «Устройство конструкций деформационных швов мостовых сооружений», СТО 2.29.113-2013 «Устройство покрытий на мостах и искусственных сооружениях». Эти стандарты утверждены Советом НОСТРОИ 24.06.2013 года.

с применением системы ЗАО «Лемминкяйнен» (2003, 2013 годы); СТО 52471462.003-2011 «Герметизация узлов примыкания асфальтобетонного покрытия к элементам мостового полотна на проезжей части мостовых сооружений с применением гидроизолирующей шпонки АбрисС-ДБ»; СТО «Устройство верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на проезжей части мостовых сооружений»; СТО 18819798.003-2009 «Устройство нижнего слоя асфальтобетонного покрытия на проезжей части и покрытий на тротуарах мостовых сооружений»; СТО 18819798.005-2009 «Устройство защитно-сцепляющего слоя в конструкции дорожной одежды на ортотропной плите проезжей части мостовых сооружений и гидроизоляции других стальных инженерных сооружений» для ЯТФ «Мостоотряд-6».

Мы также разработали СТО-18819798.006-2009 «Устройство дренажной системы на мостовых и других транспортных сооружениях», СТО 18819798.007-2013 «Производство работ по установке и натяжению высокопрочных стальных арматурных канатов», СТО по применению герметика битумно-полимерного «Ижора» в конструкциях деформационных швов «Торма Мост» на мостовых сооружениях и другие.

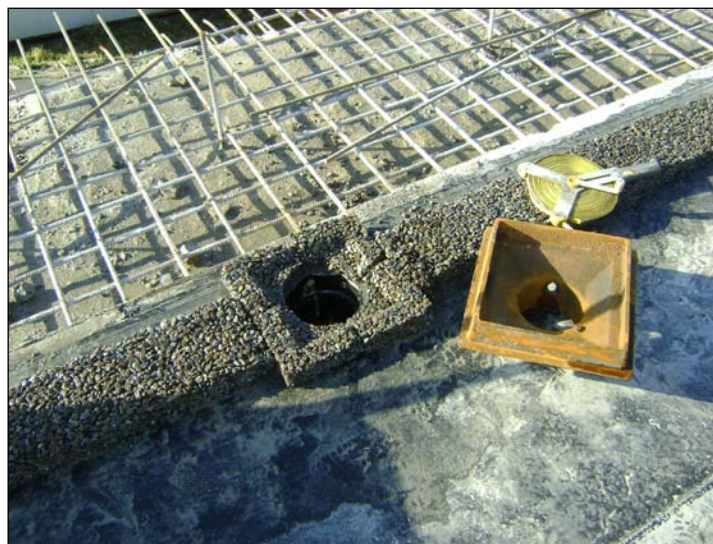
В последние годы разработан ряд технических условий на конструкции ограждений металлических барьерного типа и железобетонных парашютного типа.

Мы постоянно (примерно два раза в год) проводим научные практические конференции, на которых знакомим инженерную общественность с инновационными разработками нашего предприятия и наших партнеров. В 2012 году мы совершили автопробег (регистрационный № 013-002473) Москва—Байкал, в процессе которого в 15 городах провели семинары, на которых присутствовали более 450 человек.

В настоящее время на базе нашего предприятия мы создаем испытательный центр, в котором будет установлено прессовое оборудование, а также создан стенд для испытания мостовых балок.

В новом учебном году мы откроем курсы повышения квалификации. В перспективе у нас — открытие кафедры одного из вузов Москвы по обучению специальности, которые сейчас востребованы в строительной отрасли, но по каким-то причинам закрыты в действующих учебных заведениях.

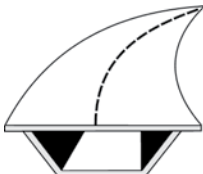
Инна ВАРИЧ.



Дренажные брикеты «Козинаки» и дренажные брикеты-трубка.

Мы также приняли участие в разработке специальных технических условий на проектирование объектов «Строительство автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 58+684 (с последующей эксплуатацией на платной основе)», а также «Строительство центральной кольцевой дороги Московской области (с эксплуатацией на платной основе)».

Нами разработан ряд стандартов организаций: СТО 001-2009 «Устрой-



ООО «НПП СК МОСТ»:
143900, Московская область, г. Балашиха,
микрорайон Никольско-Архангельский, ул. 8-я линия,
владение 10. Административно-производственный комплекс.
Телефон: +7(495) 663-68-80.
E-mail: nppskmost@yandex.ru www.nppskmost.ru