

ВЫХОД ИЗ ЖЕЛЕЗОБЕТОННОЙ ЛОВУШКИ

Заслуженный деятель науки РФ, академик Российской академии транспорта, член международной ассоциации по мостам и строительным конструкциям Игорь Овчинников после конференции мостовиков поделился впечатлениями и рассказал, почему нельзя солить мосты и верить в мифы.

– Игорь Георгиевич, удалось ли сказать и услышать главное?

– В России регулярно проводятся форумы и конференции по мостам, но многие острые моменты остаются в тени. Лейтмотивом этой конференции стала проблема малых и средних мостов, что составляют 92% от всего количества мостов всей страны. А в ВУЗах готовим специалистов по большим мостам. И новых книг по мостостроению и ремонтам почти не выходит. Так что надо менять подход в обучении.

– Проблемы в образовании, наверное, вытекают из общего отношения в стране к проблеме мостов?

– Безусловно, сколько лет уже работает федеральная программа «Безопасные и качественные автомобильные дороги»! Внимательно ее прочитав, я практически не встретил слово «мост»! В этом нет ничего удивительного, поскольку разрабатывали ее дорожники. Для них мост – это часть дороги, проезжая часть, а на чем она держится, «не важно». И вообще, у нас система эксплуатации мостов не отлажена.

– Это проблема хроническая, или Россия так запустила свое мостовое хозяйство после развала СССР?

– Еще в 1996 году я опубликовал одну из первых в РФ статей по проблемам эксплуатации и реконструкции мостов. Суть в том, что мы попали в «железобетонную ловушку». В 1960-х годах в России укоренилась точка зрения, что железобетон – это «вечный» материал. Это миф! Отдельные элементы могут действительно служить очень долго, но общее состояние во многом зависит от качества изготовления и от среды эксплуатации. Даже воздух влияет на срок службы, поскольку углекислый газ изменяет свойства материала. И начинается ее коррозия. Хуже только хлориды. Сколько раз я призывал: «Нельзя



солить мосты!». Все равно солят, и хлориды, попадая через микротрещины покрытия вглубь, разъедают конструкцию.

– Расскажите об «ахиллесовой пяте» наших мостов, самых «узких» местах.

– Это деформационные швы, «фундамент» для пролетных строений и, главное, дорожная одежда. Покрытие для мостов – особая тема. Инновационная антикоррозионная краска стоит дороже и предприятия экономят на нем. В результате, через пять лет придется красить их заново, а значит, сдирать старый слой абразивом. Что сокращает жизнь мостов. И, пожалуй, главной проблемой является то, что наши инженеры не хотят воспринимать новое и работают по-старинке.

– Эти болевые точки вы обсудили с руководителями предприятий?

– Надеюсь, что мы услышали друг друга. У нас была образовательная цель, а не научная, поэтому каждое выступление детально не обсуждалось. Докладчиков просили не хвалиться успехами, а поделиться опытом решения проблем.

– Резонанс от конференции большой, даже губернатор Астраханской области теперь «в теме», и каковы дальнейшие действия?

– Сломать все старые мосты и построить заново не удастся – дорого, нужно провести грамотную диагностику, а потом наметить и реализовать грамотную стратегию ремонта. Конечно, даже трех дней плотного общения – мало, но «мосты» наведены, и разговор продолжится на других площадках. ■

Илья Александров