

# МОСТОВОЙ ИНСПЕКЦИИ 127 ЛЕТ А МОСТАМ И БОЛЕЕ...



Еще в Древней Руси известный юридический документ, датированный 1020 годом, – «Грамота Ярослава Мудрого» содержал раздел «Устав мостников», где регламентировал правила приемки и оплаты работ по строительству мостов. Его и принято считать первым в нашем Отечестве нормативным документом по мостостроению.

**И**сторические корни Мостовой инспекции уходят в конец 19-го века. Родоначальница Мостовой инспекции - Заводская инспекция, утвержденная российским Императором Александром III 9 января 1890 года, имела полное название «Главная заводская инспекция Министерства путей сообщения». Неподкупное и бдительное «государево око» Заводской инспекции обеспечивало надёжность и долговечность мостовых конструкций. Доказательством тому - столетние мосты, которые служат до настоящего времени. С тех пор Мостовая инспекция, в связи с различного рода обстоятельствами, неоднократно меняла название и подчинённость.

В 1954 году Заводская инспекция вошла в состав Главмостостроя – специализированного Главного управления по строительству мостов Минтрансстрой СССР.

Квалифицированная и независимая от предприятий техническая приёмка конструкций Заводской инспекцией обеспечивала соответствие продукции, выпускаемой специализированными заводами и полигонами, требованиям проектов и СНиП.

В соответствии с приказом Госстроя РФ в 1994 году на основании устава, утверждённого собранием учредителей Научно-технической Ассоциации учёных и специалистов Транспортного строительства, на базе Заводской была создана «Инспекция



по контролю качества изготовления и монтажа мостовых конструкций» (ООО «Мостовая инспекция»).

## **Мостовая инспекция осуществляет:**

- проверку готовности предприятий к выпуску мостовых металлических и железобетонных конструкций, включая выдачу рекомендаций для приведения технологического процесса изготовления конструкций особым требованиям для мостостроения;
- независимый от производителя контроль качества и техническую приемку мостовых металлических и железобетонных конструкций, инспекционный контроль качества выполнения строительно-монтажных работ;
- контроль качества изготовления бетонных и растворных смесей

для транспортного и гражданского строительства.

В своей деятельности Мостовая инспекция руководствуется лишь требованиями действующего законодательства РФ и требованиями проектной, включая конструкторскую и технологическую, и нормативной (ГОСТы, СНиПы, СП, СТП, СТО и др.) документации.

Сейчас продолжает наработанные традиции руководитель Мостовой инспекции, почетный транспортный строитель, академик Российской академии транспорта - Ким Вадим Александрович. Главная задача руководителя – подбор команды, соответствующей высоким требованиям к мостовому инспектору. Вот главное его кредо: «Мостовой инспектор – это не просто очень опытный профессионал,

досконально знающий своё дело. Это определённый склад характера. Этот человек не может быть корыстен, он должен быть принципиальным и вместе с тем дипломатичным».

Подразделения Мостовой инспекции работают практически во всех регионах Российской Федерации и СНГ - на предприятиях и организациях, выпускающих мостовые конструкции, вне зависимости от их организационно-правовой формы и ведомственной подчиненности.

Много лет отдал Мостовой инспекции Кениг Валерий Густавович. Когда начиналось сооружение МКАД, возникла необходимость контроля поступающего на объекты бетона. Так в 1995 году появился документ, созданный Валерием Густавовичем и утверждённый генподрядчиком Корпорацией «Трансстрой». В документе чётко прописаны требования к бетонам, поставляемым на объекты транспортного строительства. Эта методика учитывает качество при-

меняемых материалов, правильность их хранения, эффективность технологии, технический уровень персонала и другие факторы.

В результате проведённых проверок, из сорока заводов-поставщиков бетона - осталось только восемь.

С тех пор каждые полгода Мостовая инспекция издаёт реестр предприятий московского региона, имеющих право на поставки бетонных смесей на объекты транспортного строительства. Перечень утверждается руководителем Мостовой инспекции, и на данный документ ставится печать.

История создания и внедрения цемента ПЦ 500 ДО-Н продолжалась несколько лет. Возглавлял эту работу профессор МАДИ - Феднер Леонид Авраамович. Он лично выезжал на цементные заводы и доводил до совершенства технологию производства данного цемента.

Активное участие в этой нелёгкой работе так же с выездом на

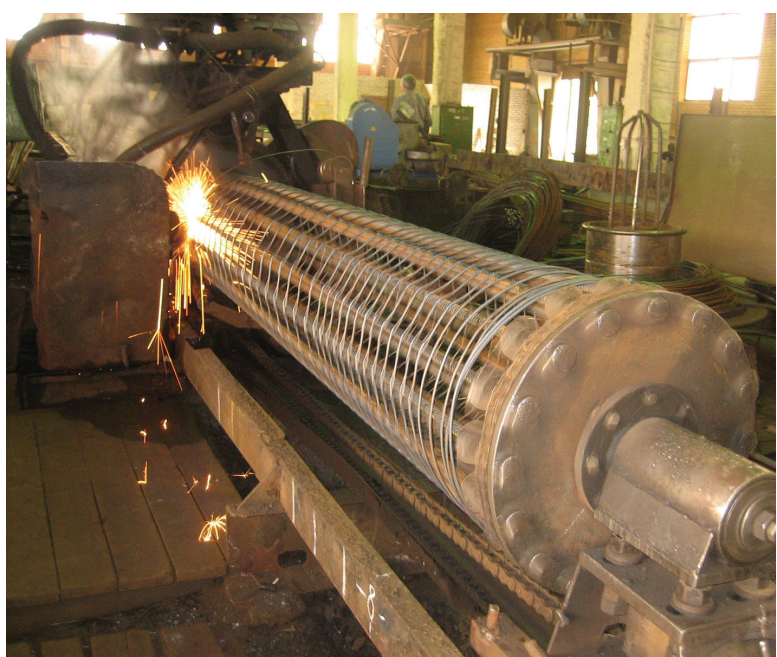
цементные предприятия принимал заместитель начальника мостовой инспекции Кениг Валерий Густавович. В результате появился ГОСТ 10178-85 «Портландцемент и шлакопортландцемент». Технические условия.

На этом цементе построено несметное количество транспортных объектов. Из последних:

- в Москве: Третье транспортное кольцо, Лефортовский и Серебряноборский тоннели. Изготовление железобетонных тунингов на 18 заводе ЖБИ контролировала Мостовая инспекция. Контроль за устройством проезда автомобилями в тоннелях, выполненных из железобетона также вела Мостовая инспекция;

- во Владивостоке: два вантовых моста - через бухту Золотой Рог и на остров Русский. Большое количество транспортных развязок;

- в Сочи - все транспортные развязки.





Фирма «БАСФ» применяет этот цемент при строительстве и реконструкции сложных транспортных объектов, изготавливает отделочную смесь «ЭМАКО».

На этих цементах работают транспортные строители Беларуси и Казахстана.

Осенью 2012 года представители Мостовой инспекции и Лаборатории ККМ были на заседании в «НОСТРОЕ», где темой круглого стола стала «Современные проблемы цементной промышленности». Главная идея – организация постоянного контроля качества цементов, выпускаемых предприятиями России. Участниками круглого стола была предложена хорошая схема, где главным звеном, организующим филиалы по всей стране, выдвинули «НИИ-Мосстрой», предприятие, которое имеет в своем арсенале необходимое оборудование для проведения испытаний. Но до настоящего времени ситуация не ясна, пока нет никаких результатов, хотя вопрос стоит весьма остро.

В Евросоюзе выпускается 27 видов цементов, а у нас – 12 (данные 2012 года). Европейские специалисты давно всё сгармонизировали, а наши предприятия с 2002 года гармонизируют и все никак.

Вот ряд предприятий, изготавливающих мостовые железобетонные конструкции, с которыми работает Мостовая инспекция:

- завод «МОКОН» освоил изготовление автодорожных балок на самоуплотняющихся бетонах (СУБах). На этом же заводе освоено изготовление предварительно-напряженных трапе-

циедалных балок БМП проектировки фирмы «ПРОМОС» длиной до 33-х метров. Часть из этих балок изготавливаются по усложнённой технологии. В тело балки вставляются каналообразователи. После набора 100% прочности бетона в него вставляются высокопрочные канаты и производится натяжение с последующим инъецированием раствором.

- Подпорожский завод МЖБК выпускает многофункциональные предварительно-напряженные балки от 12 до 33 метров. Традиционно выпускает сейчас очень редкую продукцию 35 класса прочности – центрифугированные сваи.

- Батайский завод МЖБК изготавливает весь ряд предварительно-напряженных балок. Часть из них идёт на строительство моста в Керчи. Предназначены они для восприятия повышенных нагрузок, поэтому ширина плиты у них всего 86 сантиметров. Идёт подготовка к изготовлению железнодорожных балок на БАМ.

- Дмитровский завод МЖБК также выпускает многофункциональные предварительно-напряженные балки от 12 до 33 метров. Комплекует строительство скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург. Поставляет 150-тонные железнодорожные балки длиной 27,6 метров на Курскую АЭС.

Тесная связь у Мостовой инспекции сложилась с проектными институтами, и в первую очередь, с «Союздорпроект». Проектировщики поддержали Мостовую инспекцию в вопросах правильного использования коэффициента вариации, что позво-

лило повысить надежность, особенно предварительно-напряженных конструкций. Тесная взаимосвязь Мостовой инспекции и проектировщиков позволяла эффективнее делать подборы бетонных смесей. Созданная при Мостовой инспекции Лаборатория по контролю качества строительных материалов и конструкций сделала много подборов, учитывая пожелания проектировщиков. Учитывая расход цемента с целью уменьшения усадки и ползучести, много подборов сделано лабораторией с применением полипропиленового волокна, что позволило увеличить морозостойкость и деформативные свойства конструкций.

В настоящее время у Мостовой инспекции много проблем и большинство из них сводится к очень простой фразе: «Что не запрещено – то разрешено». Приходится постоянно доказывать, что это неправильно, что качество требует совершенно других подходов. Самое главное, что нашим специалистам, в конечном счёте, удаётся убедить своих оппонентов. На том и стоим.

*Глубоков Е.В.,  
зам. начальника  
«Мостовой инспекции»*

**Мостовая Инспекция**  
**Адрес: Россия, 107078, г. Москва, ул.Новорязанская, д.16/11**  
**Телефон: +7-495-607-24-58, +7-495-607-39-76**  
**Факс: +7-499-261-87-59**  
**E-mail: [mostinsp@mail.ru](mailto:mostinsp@mail.ru)**  
**Сайт: <http://mostinsp.ru>**