



Издание ПАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 «Лена» меняет одежду

2 Восточный вектор

4 На границе Приамурья и Якутии

№
2 (86)
июнь 2018

БамСтройМеханизация



«Бамстроймеханизация» приближает время открытия новой сортировочной системы станции Тынды

От Тас-Юряха до Талумы

30 километров вторых путей построят на подходах к Юкталям

На линии Хани — Тынды «Бамстроймеханизация» увеличивает производственные мощности на строительстве двухпутной вставки на перегоне Тас-Юрях — Юктали Дальневосточной железной дороги. Сегодня здесь работают пять экскаваторных комплексов МК-7, участок мостовиков, и на линию выходят энергетики, которым предстоит установить новые опоры ВЛ. При этом строители также выходят на соседний объект — вторые пути Юктали — Талума.

Эксплуатационная длина двухпутной вставки на перегоне Тас-Юрях — Юктали составляет 10 километров. Практически на всем протяжении она пройдет параллельно действующему пути. На одном из участков (950 метров) проектировщиками решено было выполнить спрямление кривой малого радиуса. Механизаторы уже отсыпали земполотно под новый путь и сейчас сосредоточили свои силы на расширении насыпи до проектных отметок и устройстве водоотводных канав по всей длине двухпутной вставки.

На ряде участков мы дополнительно разрабатываем скальные выемки, чтобы увеличить расстояние от строящегося второго пути. В среднем расширение идет на 2 метра. Так как все взрывные работы на перегоне запрещены, то разработка скалы сначала идет гидромолотом, а потом экскаватором, — объясняет прораб МК-7 Александр Порошкин. — На протяжении всего перегона идет устройство водоотводных канав. Они позволят отвести воду от насыпи и стабилизировать земполотно.

Большой объем работ «Бамстроймеханизации» предстоит выполнить по сооружению противоналедного вала и дренажной системы на 2007—2008 км. Уже несколько лет путейцы борются здесь с огромными наледями, которые образуются рядом с железной дорогой и угрожают безопасности движения поездов. Комплекс противоналедных мероприятий должен полностью защитить насыпь от этого природного явления.

➤ Продолжение на стр. 3

«Окно» в новый парк

РЕГИОН:
АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Ключевая станция БАМа прирастает путями

Реконструкция станции Тынды вышла на новый этап. В июне в рамках 7-дневного технологического «окна» «Бамстроймеханизация» произвела замену пути, соединяющего парк приема и сортировочный парк, а также смонтировала здесь шесть новых стрелочных переводов. Эти работы потребовали нестандартных решений со стороны железнодорожников и большой концентрации техники от строительных подразделений.

Подготовку к такому масштабному «окну» начали за несколько месяцев до его проведения. Ведь, если обычно перерыв в движении поездов для производства монтажных работ составляет несколько часов, то здесь предстояло закрыть пути в парке приема на 10 суток. При этом необходимо было сохранить прежнее движение и процесс сортировки вагонов. Инженеры Дальневосточной железной дороги разработали технологию работы станции в дни длительного «окна».



МК-154 переработала 3 тысячи кубометров грунта во время отведенного «окна»

— На время строительства мы полностью закрыли 4 действующих пути парка приема поездов. Конечно, это отразилось на станции Тынды, которая и так работает на пределе своих возможностей. В связи с этим на время проведения «окна» пришлось задействовать для приема и отправления поездов, не требующих сортировки, близлежащие станции: Курьян, Шахтаум, Бестужево, — рассказывает начальник станции Тынды Михаил Бруев. — При этом мы прекрасно понимаем необходимость таких «окон», так как в результате они приближают день, когда в столице БАМа будет открыта горка средней мощности, парки с дополнительными путями.

Внеклассная станция Тынды изначально была построена с огромным путевым развитием, однако в конце 90-х годов из-за падения объемов перевозок часть путей пришлось законсервировать. Теперь же все эти пути не только восстанавливают, но и строят дополнительные, удлиняют действующие.

— Перед нами поставлена задача привести 8-й путь станции в соответствие с проектными отметками. Для этого механизаторы производят срезку грунта на протяжении 400 метров. На ряде участков убирается до двух метров земляного полотна, — приводит цифры главный маркшейдер «Бамстроймеханизации» Денис Истомин.

Путь на новые ординаты выводят с помощью геодезической системы Leica. Она позволяет работать оперативно и с высокой точностью. В одной команде с маркшейдером трудятся механизаторы. Здесь нет времени на принятие решений, каждая минута на вес золота. Поэтому указания инженеров машинисты экскаваторов, бульдозера, автогрейдера, катка принимают с полуслова.

— Мы так же, как и железнодорожники, долго готовились к «окну». Вся техника была подготовлена к работе,

чтобы до минимума свести возможные выходы из строя механизмов, на участке сгруппировали достаточное количество самосвалов, — рассказывает заместитель директора МК-154 Евгений Милованов. — Хочу отметить, что техника не подвела, все коллеги сработали слаженно, и мехколonna выполнила поставленные задачи.

Пока механизаторы отсыпали балластную подушку под укладку ВСП, монтеры пути «Межрегионального путевого предприятия» готовили плацдарм для следующего этапа: монтажа рельсошпальной решетки, стрелочных переводов.

— Сроки сжатые, но достаточные для сбора верхнего строения пути, его балластировки и выправки. Мы работаем в любую погоду, но дожди, конечно, создают неудобства, — подчеркивает главный инженер «МПП» Виталий Киорпек. — В течение трех дней мы уложили 450 метров пути и 6 стрелочных переводов.

Итогом технологического «окна» на станции Тынды стали не просто укладка ВСП и монтаж стрелок, но и открытие движения поездов по новому пути и в парке приема. Благодаря четкой организации работы «Бамстроймеханизация» запустила здесь движение согласно утвержденному графику.



Главный маркшейдер «Бамстроймеханизации» Денис Истомин

ЦИФРА НОМЕРА

492

миллиарда рублей — стоимость второго этапа развития Транссиба и БАМа с 2020 по 2025 год. Компания «РЖД» уже сверстала план модернизации Восточного полигона железных дорог России на эти годы.

«Лена» меняет одежду

АВТОДОРОГИ

На трассе А-360 появится новый асфальт

В Амурской области «Бамстроймеханизация» развернула работы по капитальному ремонту участка федеральной трассы «Лена» с 197 по 207 км. Сейчас механизаторы ведут земляные работы, а в ближайшее время начнется укладка асфальтобетонного покрытия.

Этот участок автодороги Большой Невер — Якутск между городами Тында и Нерюнгри сегодня не соответствует современным требованиям, которые Росавтодор предъявляет к дорогам федерального значения. Поэтому было принято решение капитально отремонтировать проблемный отрезок трассы А-360. Генеральным подрядчиком выступила «Бамстроймеханизация», имеющая большой опыт строительства и ремонта федеральных дорог, в том числе в зоне вечной мерзлоты.

— Сейчас мы ведем расширение насыпи до проектных отметок, согласно которым расстояние от кромки асфальта до конца обочины должно составлять 2 метра. На многих участках оно меньше этой цифры. В зависимости от пикетов досыпаем скальным грунтом от 50 до 150 сантиметров, — показывает на новую насыпь производитель работ подразделения «Бамстроймеханизации» — МК-154 Илья Албитов. — Объем земляных работ на этом 10-километровом участке — более 33 тысяч кубометров грунта.



Кроме досыпки насыпи, мы производим вырезку асфальтобетонного покрытия и грунта на глубину 30 см на проблемных отрезках, где из-за влияния вечной мерзлоты фиксируются пучины, просадки. В этих местах будет заменен грунт. Также на протяжении всего участка идет устройство водоотводных канав.

«Бамстроймеханизация» уже произвела ремонт 10 железобетонных водопропускных труб. Две из них были удлинены из-за расширения насыпи. Все работы ведутся в условиях интенсивного движения автотранспорта, следующего из Амурской области в Якутию, поэтому при ремонте механизаторы уделяют особое внимание безопасности и обеспечению непрерывного движения машин в обоих направлениях. На участке работы маши-



Прораб МК-154 Илья Албитов

нисты автогрейдеров и экскаваторов с большим опытом строительства автомобильных дорог.

— Несмотря на довольно жаркую погоду на севере Приамурья грунт вдоль

дороги по-прежнему находится в замерзшем состоянии, поэтому водоотводные канавы пока не насыщены водой, работать в таких условиях легче, — говорит машинист экскаватора МК-154 Андрей Шперлинг. — На действующих автодорогах нужно быть предельно аккуратным, рядом постоянно идут машины и каждый поворот стрелы нужно контролировать.

После подготовки насыпи на 197—207 км трассы «Лена» начнется укладка асфальта. По проекту здесь будут уложены два слоя покрытия: мелкозернистый асфальтобетон высотой 11 см и плотный мелкозернистый — 5 см. Для этого «Бамстроймеханизация» запускает асфальтобетонный завод и выводит на линию асфальтоукладчик и комплекс катков. Эта современная техника позволяет в короткие сроки и с высоким качеством выполнить все работы по устройству дорожной одежды.

На обновленном участке будет смонтировано барьерное ограждение, установлены знаки и выполнена дорожная разметка. Завершить капитальный ремонт автодороги Большой Невер — Якутск с 197 по 207 км планируется в октябре 2018 года.

Напомним, что «Бамстроймеханизация» с 2011 по 2015 год выполнила большой объем работ по реконструкции этой магистрали с 93 по 123 км, с 151 по 155 км, с 579 по 600 км в Амурской области и республике Якутии. На трех участках было переработано более 6 миллионов кубометров грунта, уложено 50 километров асфальтобетонного покрытия.

Восточный вектор

РЕГИОН: ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

Удлинение путей под рост объемов перевозок

На линии Волочаевка — Комсомольск Дальневосточной железной дороги «Бамстроймеханизация» готовит к сдаче в этом году 6 обновленных станций и разъездов. Строители завершают работы по удлинению приемоотправочных путей на станциях Хевчен, Эльбан, Подали, Мылки, разъездах №21 и Км. 303. Одновременно с ними продолжается реконструкция объектов, которые будут открываться в следующем году: станций Волочаевка, Джармен, Джелюмкен, Литовко, Санболи, Сельгон.

Сегодня на объектах работают строители разных профилей. Механизаторы, энергетики, связисты, путейцы в условиях интенсивного движения поездов по однопутной линии, соединяющей Транссиб с БАМом, ведут отсыпку площадок, монтаж коммуникаций, устройство верхнего строения пути.

— Реконструкция станций на участке Волочаевка — Комсомольск включает в себя удлинение и строительство дополнительных приемоотправочных путей, которое влечет за собой сооружение труб, прокладку кабелей СЦБ и связи. Устанавливаются новые опоры ВЛ. Также предусматривается переустройство зданий и сооружений, — рассказывает руководитель ПТО оперативной группы «Бамстроймеханизации» в Хабаровске Денис Отливан.



Основной объем работ по реконструкции станций на линии Волочаевка — Комсомольск связан с удлинением путей

Все приемоотправочные пути на станциях и разъездах удлиняют до полезной длины 1050 метров для приема длиннооставных поездов. Чтобы увеличить протяженность станционных путей, строители не только отсыпают новое земполотно, но и переустраивают искусственные сооружения. Так, новые водопропускные трубы были смонтированы на станциях Литовко, Санболи, Сельгон, Хевчен, Эльбан, Подали, Мылки, разъездах №21 и Км. 303. На всех объектах укладывается верхнее строение пути на железобетонном основании, кардинально меняется система энергоснабжения, связи и СЦБ. На смену старым деревянным и железобетонным опорам пришли новые металлические конструкции. Энергетики установили более 2,5 тысячи таких опор. Почти 600 километров различных кабелей было уложено на станциях и разъез-

дах, чтобы обеспечить надежное управление движением. Около 400 современных светофоров монтируются на станциях и разъездах участка Волочаевка — Комсомольск. «Бамстроймеханизация» широко использует современные геосинтетические материалы при устройстве земляного полотна железнодорожного пути, технологию алумотермитной сварки рельсовых плетей при устройстве бесстыкового пути на станциях.

— На каждом объекте производится монтаж аварийных дизель-генераторов, компрессорных станций, пунктов обогрева, реконструируются посты ЭЦ, устанавливается система управления движением МПЦ-И, то есть создаются все условия для удобства работы железнодорожников. Кроме этого, ведется обновление пассажирских платформ, благоустраиваются территории станций, — продолжает Денис Отливан. — В 2015—2017 годах «Бамстроймеханизация» на линии Волочаевка — Комсомольск удлинила приемоотправочные пути на станциях Болонь, Тейсин, Вандан, Дальневосточный, Форель, Менгон, Партизанские Сопки, построила разъезд Утиный. Эти станции уже соответствуют всем требованиям, чтобы принимать длиннооставные поезда.

По словам железнодорожников, для того, чтобы увеличить пропускную способность всего однопутного участка Волочаевка — Комсомольск необходимо удлинить приемоотправочные пути на всех станциях и разъездах этой линии. Таким образом будет обеспечена возможность «скрепления» длиннооставных поездов на протяжении всей 330-ти километровый линии. Поэтому на Дальневосточной

Реконструкция станций и разъездов на линии Волочаевка — Комсомольск



магистрали сегодня оказывают всестороннюю поддержку строителям, чтобы сдать все объекты согласно разработанному графику.

От Тас-Юряха до Талумы

ЛИНИЯ ХАНИ — ТЫНДА

Окончание. Начало на стр. 1

— Будет построен противоналедный вал высотой 3 - 4 метра, расположенный в 70 - 100 метрах слева от железной дороги для задержания наледи, поступающей с верховой стороны. В самом вале монтируется металлоффрированная труба диаметром 1,5 метра, в верхней части вала для пропуска паводковых вод производится устройство 4 труб диаметром 1 метр, — рассказывает руководитель проекта «Бамстроймеханизации» Андрей Чисаков. — С правой (низовой) стороны от ж/д пути мы выполним утепленный дренаж глубокого заложения для понижения давления, оказываемого грунтовыми водами, а также пропуска подмерзлотных вод. Кроме этого, для отвода воды в теплое время года вдоль проблемного участка строится траншея.

Перегон Тас-Юрях — Юктали — один из самых сложных на участке Хани — Тынды в плане рельефа и геологии. Поэтому проектировщики уделили большое внимание защите железнодорожной насыпи от воздействий вечной мерзлоты. Так, для стабилизации земполотна используются геотекстиль, пенополистирол, которые стелются перед отсыпкой щебня. Для отвода воды механизаторы делают не только водоотводные канавы, но и укладывают бетонные лотки.

— Железная дорога на этом участке БАМа построена вдоль рек и в горных прижимах, поэтому вода с сопков, гор стекает к насыпи, из-за этого происходит обводнение земполотна. Как следствие, зимой образуются пучины, а летом — проседания на железнодорожном пути. Наша задача — за счет строительства канав, кюветов, валов, искусственных сооружений, применения различных материалов отвести воду от насыпи, сохранить вечную мерзлоту и в результате стабилизировать земполотно под стальной колеей, — говорит начальник участка МК-7 Виктор Широков.

Одновременно с подготовкой полотна под второй путь «Бамстроймеханизация» ведет реконструкцию заброшенной притрассовой дороги от Юкталей в сторону строящегося блок-поста на 2003 км. По просьбе местных властей МК-7 здесь также отсыпает подъезд к поселковому кладбищу. Сейчас для проезда жители используют насыпь рядом с действующим железнодорожным путем, но после укладки рельсошпальной решетки второго пути такой возможности больше не будет. Понимая социальную ответственность перед населением, «Бамстроймеханизация» приняла решение восстановить притрассовую автодорогу.

— Дорога практически вся заросла кустарниками, вода с сопков размывает проезжую часть. В первую очередь мы расширяем проезд и строим водоотводные канавы, также засыпаем ямы, — рассказывает машинист экскаватора МК-7 Виктор Зуев.

На другом участке дороги машинист бульдозера Андрей Кононенко готовит насыпь, чтобы обеспечить съезд в сторону железнодорожной магистрали.

— Я на БАМе уже почти 40 лет. Много здесь прошел километров в 80-е годы, ме-



МЫ СТРОИМ БАМ-2



Прораб МК-7
Александр Порошкин



Машинист катка МК-7
Андрей Алтухов



Машинист бульдозера МК-7
Андрей Кононенко



Начальник участка МК-7
Виктор Широков



Водитель МК-7
Павел Ларцев



Машинист экскаватора МК-7
Юрий Зуев

ста эти знакомы. Конечно, интересно снова сюда вернуться, — не скрывает эмоций Андрей Константинович. — Радует, что наше поколение бамовцев тоже причастно к строительству вторых путей Байкало-Амурской магистрали. В основном уже молодежь работает, это тоже здорово.

Молодых людей на участке, действительно, много. Причем большинство из них приехало на БАМ из других регионов. Так, например, водитель Павел Ларцев из города Юрюзани Челябинской области. До Юкталей ему вместе с друзьями пришлось добираться более трех суток.

— Меня многие отговаривали ехать сюда за тысячи километров в глухую

тайгу. Но я все-таки решил, что надо попробовать, и отправился на поезде Кисловодск — Тынды в Юктали, — рассказывает свою историю за рулем машины Павел Ларцев. — Когда сюда приехал, сразу понравилась природа, сопки похожи на наши уральские, но здесь все суровее. Я уже три месяца работаю и нисколько не пожалел, скоро домой на отдых, а потом снова на БАМ.

С Павлом Ларцевым мы едем вдоль железнодорожной насыпи в другую от Юкталей и Тас-Юряха сторону — на восток. Здесь начинается строительство вторых путей до развезда Талума. Участок довольно сложный, пересекает несколько

мелких рек, идет в горных прижимах рядом с рекой Нюкжа. Павел уверенно справляется с путевой ремонтной машиной «КамАЗ» на бездорожье, и мы останавливаемся возле отвесных скал. Перед тем как механизаторы начнут работать с земляным полотном, альпинисты выполнили на скально-обвальных участках укрепление, проблемные места затянули металлической сеткой, чтобы камни не падали на будущий второй путь Юктали — Талума, протяженность которого составит почти 20 километров. Сделав пейзажные снимки поездов, идущих вдоль Нюкжи, мы возвращаемся в Юктали, где также разворачиваются работы по реконструкции станции: строительству новых путей, удлинению действующих, сооружению дополнительных зданий и сооружений.

Пока же мы снова на участке Тас-Юрях — Юктали, на котором «Бамстроймеханизация» наряду с отсыпкой земполотна под стальную колею ведет строительство площадок для монтажа оборудования. На 2003 км готовится участок под блок-пост.

— Высота насыпи больше 10 метров. Почти половину мы уже отсыпали, постепенно поднимаемся вверх, чтобы сравняться с железной дорогой, — говорит машинист катка Андрей Алтухов.

От блок-поста пойдет второй путь в сторону станции Юктали. После переноса опор ВЛ-35/10 начнется устройство балластной призмы и укладка рельсошпальной решетки. Все пути перегона Тас-Юрях — Юктали оборудуются двухсторонней автоблокировкой без напольных проходных светофоров с автоматической локомотивной сигнализацией. Открыть движение по второму пути на этом участке БАМа планируется в 2020 году.

— Строительство двухпутной вставки на перегоне Юктали — Тас-Юрях даст положительный эффект по пропуску поездов, так как здесь затыжной подъём с развезда Тас-Юрях, который грузовые поезда чётного направления преодолевают за 31 минуту. Вставка позволит обеспечивать отправление поездов нечётного направления в то время, как на данном перегоне будет находиться встречный поезд, — объясняет начальник Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Сергей Липень.



На участке Тас-Юрях - Юктали предусмотрено большое количество сооружений для отвода воды



В первую очередь при строительстве вторых путей механизаторы ведут устройство водоотводных канав

ЦИТАТА НОМЕРА



Главный инженер Дальневосточной железной дороги Сергей Рябов в интервью телеканалу «РЖД-ТВ»:

— Конечный итог модернизации участка Хани — Тынды — 26 пар поездов с общим объемом перевозок 33 миллиона тонн. Сейчас мы пропускаем 15 пар поездов с 19 миллионами тонн. Таким образом, мы практически в 2 раза повышаем пропускную и провозную способности. Также за счет реконструкции земляного полотна, его стабилизации, строительства новых искусственных сооружений будут увеличены скорости движения поездов. Программа первого этапа модернизации Восточного полигона рассчитана до 2020 года, но сегодня уже активно обсуждается следующий этап, который позволит удовлетворить возрастающие потребности грузоотправителей в перевозках.

На границе Приамурья и Якутии

Строители продолжают сооружение вторых путей на БАМе

Основной объем земляных работ выполнила «Бамстроймеханизация» на строительстве вторых путей на перегоне Олекма — разъезд 1945 км Дальневосточной железной дороги. На этом участке в ближайшее время будут уложены первые километры верхнего строения второго пути. Большой фронт работ сейчас у мостовиков, которые выполняют монтаж 32 искусственных сооружений.

Этот объект по объему строительно-монтажных работ — крупнейший на участке Хани — Тынды. Протяженность перегона Олекма — разъезд 1945 км, где ведется сооружение вторых путей, составляет 25 километров. Изначально здесь было отсыпано земполотно и построены опоры мостов под два пути, но рельсошпальная решетка была уложена только на одном пути. В рамках программы развития Восточного полигона «Бамстроймеханизация» сегодня прокладывает на этом участке второй путь.

— Основной объем земляных работ связан с устройством охлаждающей наброски для сохранения вечной мерзлоты. Также на протяжении всего участка разрабатываются водоотводные каналы и отсыпается земполотно до новых проектных отметок: в ряде мест идет уширение насыпи, досыпка пазух, —



рассказывает ведущий инженер ПТО МК-74 Антон Фуртас. — Участок довольно сложный в плане транспортной доступности. Поэтому, чтобы начать работы, мы в первую очередь отсыпали технологические дороги, восстанавливали разрушенные автомобильные мосты. Водоотводные каналы мы разрабатывали только в зимнее время, так как летом на мари эти работы вести невозможно.

Железная дорога на участке Олекма — разъезд 1945 км два раза пересекает горную реку Хани, а на протяжении нескольких километров идет вдоль этого своенравного водотока. Река Хани является границей между Амурской областью и республикой Якутией, поэтому часть магистрали на данном перегоне

проходит в одном субъекте Дальнего Востока, а часть — в другом. Мостовикам необходимо построить два больших моста через Хани протяженностью 202 и 222 метра. Кроме этого, для защиты насыпи будет выполнено берегоукрепление. Вдоль реки по берегу уложат специальные плиты, которые защитят железную дорогу от возможного размыва. По наблюдениям гидрологов, летом, во время сильных дождей, река поднимается на несколько метров за считанные часы.

По проекту на перегоне будет выполнен монтаж новых линий электропередачи: ВЛ-35 и ВЛ-10. Это позволит обеспечить надежность энергоснабжения, а также удобство обслуживания систем энергоснабжения.

В этом году «Бамстроймеханизация» планирует уложить 7 километров верхнего строения пути на участке Олекма — 1945 км. Сейчас подразделение компании — МК-74 завершает укладку ВСП на соседних с данным перегонном разъездах — Иванокит и Медвежий. Это самые отдаленные и труднодоступные объекты на линии Хани — Тынды. Летом здесь будут врезаны в главный путь стрелочные переводы, выполнены рихтовка и выправка нового пути. Механизаторы уже отсыпали площадки под посты ЭЦ. При поступлении оборудования начнется его монтаж и подключение к системе диспетчерской централизации. Напомним, что на всех разъездах устанавливается микропроцессорная система управления движением.

Линия
Хани — Тынды
после
модернизации



Количество
пар
поездов

15

2018 г.



26

2020 г.



Объем
перевозок
(млн. тонн)

19

2018 г.



33

2020 г.

Новый мост через Гилую

ЛИНИЯ ТЫНДА — НОВЫЙ УРГАЛ

Модернизация БАМа требует реконструкции искусственных сооружений

На перегоне Шахтаум-Бестужево в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги «Бамстроймеханизация» продолжает реконструкцию 198-метрового моста через реку Гилую на первом главном пути. Необходимость замены старых пролётов на новые обусловлена раскрытием трещин в металле пролётных строений больше предельно допустимой нормы.

Проект реконструкции моста через реку Гилую предусматривает замену



242-тонный пролёт надвигают продольно с помощью гидравлических толкателей

трёх пролётных строений, каждое длиной 66 метров. Верхнее строение пути на обновлённом мосту будет уложено на плиты безбалластного мостового полотна. Данная технология идеальна для суровых климатических условий БАМа.

Для того чтобы смонтировать одну конструкцию в проектное положение, мостовикам потребовалось 18-часовое технологическое «окно». Старые пролёты демонтируются и разрезаются на элементы для удобства их транспорти-

ровки. На реализацию проекта у мостостроителей осталось меньше года. Необходимо заменить пролёты и усилить опоры моста через Гилую. В 2019 году объект должен быть сдан в эксплуатацию.

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ДИЗАЙН
Анастасия Брыкина

ФОТОГРАФИИ
Алексей Бакулин,
Константин Пожаров

ИЗДАТЕЛЬ
ПАО «Бамстроймеханизация»

Адрес 676290, Амурская обл., г.Тында,
Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

Газета распространяется бесплатно. При перепечатке материалов ссылка на издание «Бамстроймеханизация» обязательна.

www.oaobsm.ru

Отпечатано в ООО «Издательский дом Дважды два», 675 000, Амурская область, Благовещенский район, с. Чигири, переулок Печатников, 1.

Заказ № 706. Тираж 990 экз.