

# КРЫМСКИЙ НАПЛАВНОЙ ПЕРЕШЕЕК

Между Керченским и Таманским полуостровами, на время возведения капитального крупномасштабного мостового перехода (порядка 5 лет) и дальнейшей параллельной эксплуатации, возможно быстрое, относительно мало затратное сооружение транспортной линии, остро необходимой в настоящее время.

Гидрологические характеристики Керченского пролива (ширина в узкой части 4 км, глубина 5-15 м, расход воды от р. Дон – 935 м<sup>3</sup>/сек, средняя скорость примерно 3 см/сек) позволяют предложить транспортную схему, описываемую ниже.

Противоположные берега (см. рис) соединяются коробчатым желобом прямоугольного поперечного сечения ориентированного 3Ч10 м с открытым верхом. Этот желоб покоится на поверхности воды, погруженный на определенную глубину, обусловленную грузоподъемностью, своим весом и фиксирующей системой на дне пролива. Проезжая часть – дно коробчатого желоба, боковые стены – опоры водяной массы. В средней по длине желоба части или в прибрежной – организуется выдвижная часть (10-20 м), как в обычных понтонных мостах, для периодического пропуска судов, льда и т.п. Весь коробчатый желоб (за исключением вы-

движной части) заякорен при помощи тросов и донных свай. Между основной и выдвижной частями установлены специальные герметичные двойные ворота, конструкция и действие которых аналогичны обычным шлюзовым воротам, но отличаются специфичными для данного случая особенностями. Грузоподъемность одного погонного метра перехода – 20-30 тонн.

Собственно переход изготавливается из железобетонных секций на берегу и сдвигается в пролив. Секции длиной 50-100 м могут быть соединены друг с другом гибкими перемичками из специальных прорезиненных или других элементов, с механической фиксацией.

Естественно, многие детали при принятии решения могут быть уточнены (усиление поперечного сечения, донные подпоры, въездные аппарели, дренажи, механика перемещения выдвижной части, техника безопасности, эксплуатационный надзор), а также выбран другой пропуск судов («обратный» шлюз, акведук и др.).

Благодаря согласованной работе береговых служб и морских катеров и паромов так называемый «перешеек» может быть возведен за несколько суток, а проектирование, изготовление, доводка займут один-два месяца.

Существующие корабли из бетонных корпусов, проход по паромам таких тяжелых объектов как танки, действие разводных мостов – убеждают в возможности реализации и действия описанного предложения.

Капитальные затраты, время возведения, расходы на эксплуатацию при этом существенно меньше, чем для обычных мостов, понтонных переправ, плотин, туннелей – для обеспечения надежной транспортной связи между берегами Керченского пролива.

**СЕВЕРЯНИН В.С.**,  
профессор,  
доктор  
технических наук,  
г. Брест

