

## МОСТ ПАТОНА В КИЕВЕ

*Киреенко Кирилл Дмитриевич, студент 3-го курса  
кафедра «Мосты и тоннели»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск  
(Научный руководитель – Ходяков В.А., старший преподаватель)*

«Ракета, запущенная в будущее» – так называли мост Патона киевляне, которые любят здесь гулять долгими вечерами. Сегодня тут уже не ходит трамвай, да и тихую прогулку по мосту Патона трудно себе представить, ведь мост выступает важной транспортной магистралью. А также замечательные виды открываются с моста на город.



Рисунок 1 – Вид на мост Патона через Днепр в Киеве

Мост введен в эксплуатацию 5 ноября 1953 года, является самым уникальным мостом в Киеве. Назван он в честь его создателя – академика Евгения Оскаровича Патона, который участвовал в строительстве данного мостового перехода.

Особенность данного моста в том, что он является первым цельносварным мостом, длина которого 1543м. Вес металлических конструкций составляет примерно 10 тысяч тонн. Он соединяет проспект Воссоединения на левом берегу столицы и бульвар Дружбы Народов на правом. Некоторые специалисты до сих

пор уверены, что именно этот мост стал примером для постройки Большого Бруклинского моста.

Мост Патона в Киеве – балочная конструкция. Пролетные строения представляют собой 264 однотипных блоков длиной 29м. Во время монтажа этих балок сварили 10688м швов. Ширина проезжей части составляет 21м. Вес металлических конструкций – около 10т. Ширина тротуаров по бокам моста – 3м.

Существует интересная история о строительстве моста Патона. Для того, чтобы построить новый мост, нужно было снести опоры старого. Как один из вариантов, это можно было сделать с помощью взрывчатки, которую кидали в воду.



Рисунок 2 – История строительства моста

Со стороны правого берега на въезде на мост стоят пропилеи – колонады парадного входа. С левого въезд на мост Патона огражден двумя колоннами по 20м каждая.

В 1986 году на мосту Патона построили полужесткое ограждение для обеспечения безопасности. До 9 июня 2004 года по мосту Патона проходила трамвайная линия, затем она была демонтирована в целях сохранения конструкции.

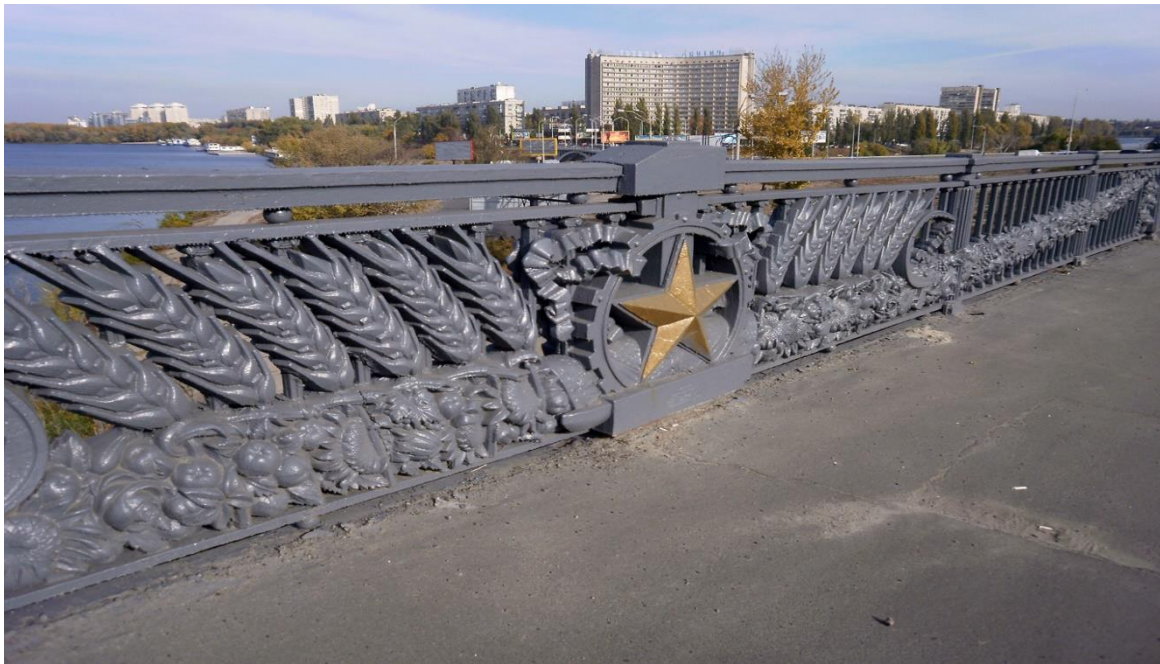


Рисунок 3 – Ограждение моста Патона

На сегодняшний день можно сказать, что, к сожалению, данное сооружение требует реставрационных работ, по результатам проверки выявлено сплошная коррозия балок и главных элементов прогонов, продольные трещины и повреждения опор, разрушение бетона.