



Տարիներ առաջ Արգելիէկ-ի (Գյումուշ) ճնշման խողովակաշարի վթարի հետևանքով ջրի ուժեղ շիթով ողջ շինության ներսն ու դուրսը լցվեց սարալանջի ճեղքված բազալտով ու տիղմով: Երկար ժամանակ ու միջոցներ պահանջվեցին, մինչև վթարը վերացնելը:

1995 թ. արագահոսի վթարի հետևանքով այդ կայանը, հատկապես ուժային հանգույցը և գլխավոր շինությունը, այնպես տուժեց, որ օտարերկրյա մասնագետները խորհուրդ էին տվել հնի հարևանությամբ կառուցել նորը՝ ավելի արագ և էժան կլինի:

Հէկ-ի ղեկավարությունը, նկատի ունենալով, որ բուն շինությունը վթարը դիմակայել է, հնարավոր համարեց նախորդ անգամվա պես քարուտիղմի լիցքից ազատել կառույցը: Հէկ-ը միայն 1999 թ. կեսերին վերականգնվեց ու հոսանք տվեց:

Այժմ հետաքրքիր և ուսանելի է իմանալը, թե այդ ի՞նչը հնարավոր դարձրեց գլխավոր շենքի անկործան մնալը: Հանրահայտ է, որ կայանի

առաջին կառուցողները բարձրորակ շինարարներ են եղել, սակայն դա ընդհանուր խոսք է ...

XX դարի կեսերին Գյումուշհեկը կառուցողներից շատ քչերն են մնացել, նրանք էլ աշխատել են ոչ ուժային հանգույցում և, հետևաբար, այդ գաղտնիքի բացահայտումն ինձ է մնացել, քանի որ ես, որպես ճարտարապետ, մեծ ներդրում ունեմ ոչ միայն նախագծման և իրականացման գործում: Խոստովանում եմ՝ շատ էի խառնվում տեխնոլոգիայի հարցերին, անելով, իմ կարծիքով, օգտակար առաջարկներ:

ՉԷԿ-ի տեխնիկական նախագիծը նախապատերազմյան տարիներին մշակվում էր Թբիլիսիի Յիդրոէլեկտրոնախագիծ ինստիտուտում, քանի որ Չայաստանում այդպիսի ինստիտուտ չկար («Թբիլիզիդէպի Երևանի բյուրո»-ն զբաղված էր Սևանի ստորերկրյա կայանը նախագծելով):

Մինչ գաղտնիքը պարզելը, հնարավոր են համարում բերել մի փոքրիկ նախապատմություն:

Թբիլիզիդէպի Երևանի բյուրոյում ես նոր աշխատող էի: 1939 թ. հողժողկոմ Չայկազ Մարջանյանը, անձնական նկատառումներով, ինձ հեռացրեց գյուղերի հատակագծման բաժնում գլխավոր ճարտարապետի աշխատատեղից: Պոլիտեխնիկական ինստիտուտի դասախոս, հետագայում ԳԱԱ թղթակից-անդամ Օգսեն Սապոնջյանը և ինժեներ Արզամ Սանահյանը ժողկոմի որոշմանն ի պատասխան, ինձ հրավիրեցին հիշյալ բյուրո ու գլխավոր ինժեներ Կոստանտին Քեչեկի և Աշոտ Տեր-Յովհաննիսյանի միջոցով «կարգեցին» բյուրոյի ճարտարապետ: Ինձ հանձնարարեցին կազմել Սևանի գլխավոր վահանի շինության նախագիծը:

1940 թ. մի կիրակի օր Ա. Տեր-Յովհաննիսյանի ուղեկցությամբ ընդարձակ աշխատասենյակ մտավ, ինչպես հետո իմացա, հայտնի ինժեներ Մաստկովը, որ Գյումուշհեկի տեխնիկական նախագծի գլխավոր ինժեներն էր Թբիլիզիդէպում: Տեսնելով իմ նախագծած Չայկոպի Երևանում կառուցվող տեխնիկոմի (ներկայումս՝ ճարտարագիտական ինստիտուտի Կորյունի փողոցի վրա գտնվող եռահարկ մասնաշենքը) նախագծի ճակատը, մի քանի դրական արտահայտություններից հետո հարցրեց. «Չե՞ք ուզում նախագծել Գյումուշհեկի գլխավոր շենքը»: Շնորհակալությամբ ընդունեցի առաջարկը: Նա էլ թե. «Մեկ շաբաթից Թբիլիսիից կուղարկեն շինության ծավալը և կսպասեն Ձեր մշակած ճարտարապետական գծագրերին»:

Երկար սպասեցի, այդպես էլ Մասսկոլը ծավալները չուղարկեց: Փոխարենը Երևան ժամանեց Թբիլիզիտի ճարտարապետական բաժնի ղեկավար պրոֆ. Լենտովսկին՝ ինձ առաջարկելով մեկնել Թբիլիսի, մասնակցել Գյումուշիեկի ճարտարապետական նախագիծն ստեղծող խմբի աշխատանքներին: Հրաժարվեցի: Նախագծեցին իրենց ուժերով:

1940 թ. դեկտեմբերի 2-7-ը Թբիլիսիում տեղի ունեցավ Անդրկովկասի երեք հանրապետությունների ճարտարապետների ստեղծագործական խորհրդակցություն, որին մասնակցեցի նաև ես: Այդ կապակցությամբ կազմակերպված ցուցահանդեսում, տեսնելով Գյումուշի ճարտարապետական նախագիծը, Թբիլիզիտի իր աշխատասենյակում հանդիպեցի Մասսկովին: Երկուստեք դժգոհելով կազմված նախագծից, որոշեցինք՝ անկախ այն հանգամանքից, որ նախագծմանը հատկացված գումարները վերջացել էին, կազմել նորը:

Մեկ շաբաթից Մասսկովից ստացա շինության ծավալների և ճարտարապետական գծագրերի կրկնօրինակները՝ արտագծված մատիտով, թափանցիկ թղթի վրա:

Կարճ ժամանակամիջոցում ստեղծեցի կայանի շինության ճակատների ճարտարապետական գծագրերի 20 տարբերակ, որը Տեր-Հովհաննիսյանը շտապ տարավ Թբիլիսի:

Մասսկոլը զարմացել էր և, ընտրության պատիվը թողնելով ինձ, խնդրել էր երկու տարբերակի լուսանկար ուղարկել (Մոսկվա ուղարկվելիք արդեն պատրաստ, կարված գրքերի մեջ նախկին նախագծի լուսանկարների փոխարեն): Այդպես էլ արվեց. Մոսկվայում նախագիծը հաստատվում է անկախ գծագրական նոր նյութի և հին նախագծի գրավոր բացատրագրի հակասությունից:

Արդ, ի՞նչ տարբերություն կար, որ լռելյայն ընդունվել էր:

Ի տարբերություն նախորդ նախագծի, իմ ստեղծածում գլխավոր վահանի սրահը, մալուխային կիսահարկով հանդերձ և սպասարկող մյուս բաժինները, որ 38 մետր երկարության երկհարկ շենքում էին, կիսեցի, դրեցի միմյանց վրա և կցեցի գլխավոր շենքին՝ դարձնելով դրա օրգանական մասը: Այսպիսով, ողջ շենքը ստացավ նոր, ամփոփ պարագծեր՝ ծավալատարածական մոնումենտալ հորինվածք օժտված այլևայլ բարենմասնություններով:

1946 թ. գարնանը, զորացրվելով բանակից, մտադիր էի աշխատել նոր բացված «Հայիդրոէներգոնախագծում»՝ Գյումուշիեկի ճարտարապետական նախագծի մշակումը շարունակելու նպատակով, քանի որ դրա հետագա մշակումը հանձնվել էր Հայիդէպին: Ցավոք, տնօրենը աշխատանքի չէր ընդունում, քանի որ 1941 թ., նախքան բանակ զորակոչվելը՝ ինձ աշխատանքից ազատել էին «աշխատանքների ծավալը կրճատվելու...» պատրվակով:

1946 թ. ամռանը, դեռ աշխատանքում չձևակերպված, ինձ հանձնարարվեց և ես իրականացրի Սևանիեկի ճարտարապետական նախագծի կազմումը: 1946 թ. աշնանը, արդեն որպես ինստիտուտի աշխատակից, սկսեցի Գյումուշի ճարտարապետական մշակումը և աշխատանքային գծագրերի կազմումը:

Հայիդրոէներգոնախագծում ոչ մի հակաառաջարկ չարվեց տեխնոլոգիայում իմ մտցրած փոփոխությունների վերաբերյալ, այն դրական էր հետևյալ առումներով.

ա) շենքի հիմնատակում ի հայտ եկած քայքայիչ ջրերից հիմքերը զերծ պահելու նպատակով մաքուրտաշ բազալտե քարով ու ձյութի սվաղով ստեղծվում էր պարույր («գալոշ»), հետևաբար, շինության հավաք պարագծերը համապատասխանում էին տեխնիկական պահանջներին, բ) էապես պակասում էին բաց ենթակայանի տեղում փորվող հողային-ժայռային աշխատանքների ծավալները՝ պայմանավորված մալուխների երկրորդ հարկ բարձրացնելու հետ, գ) հարմարավետ էր դառնում կայանը գործարկող աշխատակազմի աշխատանքը, դ) գլխավոր վահանի ողջ համակարգը ապահով վիճակի էր բերվում վթարների դեպքում և այլն:

Իմ պնդմամբ, կայանը գործարկող անձնակազմի մշտական ավանդ գետի ձախ ափի անհարմար և փոքր տեղանքից տեղափոխվում է աջ ափի հարթ և ընդարձակ հատված. նախագծում կատարվեց փոփոխություն՝ դուրս բերվեցին բարձրավոլտի գծերը ու կառուցվեց Լուսակերտ ավանը, կայանի ղեկավարման վարչությունը, հրշեջ համակարգը և այլն:

Թբիլիզիեպում էին մշակվել գլխավոր շենքի նաև կառուցվածքները, այդ թվում՝ ծածկը կրող, մեծ հզորության սյուներն ու հեծանները: Այդ նախագծով բոլոր կրող և կրվող տարրերը նախատեսված էր մետաղական կոմպլեկտավորված անկյունակներով և հեծաններով: Շինարարներն

այդպես էլ կառուցեցին: Այդ հսկայական սրահը սարսափելի տպավորություն էր թողնում, մետաղակույտերի համակարգ էր: Ահա այստեղ էր, որ առաջարկեցի բոլոր տարրերը՝ սյուներ, հեծաններ, ծածկեր՝ լցնել բետոնով և ապա մարմարով սալապատել: Այդ ժամանակ Մոսկվայում մետրոյի բոլոր կայարանները շքեղացվում էին մարմարով, այդ թվում՝ հայկական:

Անհավատալի էր, բայց նախագծողները և շինարարները դրան հավանություն տվին: Հետագայում պարզվեց, որ գործի հետ կապված մասնագետները թերահավատ էին արդեն կառուցված մետաղական կմախքի նկատմամբ: Այսպիսի կառուցվածքը կոչվում է «կոշտ երկաթբետոն»: Այդպես եղավ պատերի պարագայում ևս: Էլեկտրակայանի գործարկումը արագացնելու նպատակով շինության բոլոր պատերը ծածկեցին պանելներով, որպեսզի հնարավոր լինի արդեն ստացված մեքենաները (երկուսը՝ հայրենական, երկուսը՝ շվեդական) տեղադրել, հետո պատերը պիտի երեսապատեին:

Հանոզեցի պանելները չերեսապատել, այլ կից բարձրացնել ոչ հաստ երեսապատված պատեր, որոնցում շինաքարը մետաղական կեռերով կապված պիտի լիներ բետոնային մասին, պատերը պիտի ունենային մոտ 40 սմ հաստություն՝ կից արդեն տեղադրված պանելներին:

Այսպիսով, կրկնակի ամրություն ստացած թե՛ կմախքը, թե՛ պատերը հետագայում դիմակայեցին քարուտիղմի հեղեղին՝ զարմանք պատճառելով կայանը կառուցողներին:

1942-43 թթ. ես և Ա. Տեր-Հովհաննիսյանը՝ գտնվելով նույն զորամասում՝ հայ-թուրքական սահմանում կառուցում էինք հրակնատներ, կրակա-կետեր: Այդ ժամանակ էլ տեսա երբեմնի շահագործվող մեր օնիքսի մեծա-չափ քարերը, որոնք պատերազմից առաջ վաճառվում էին Անգլիային: Երազում էի այդ ազնվագույն, հիասքանչ քարով երեսապատել նաև մեր տեսար-ժան շինությունների ներսը: Գակատագիրը քմահաճ չեղավ:

* * *

Մեր՝ ջրաէլեկտրակայանները կառուցելու ժամանակներում տարածված էր արդյունաբերական կառույցներին տաղավարների տեսք տալու, թեթևացնելու միտումը: Մեր կառուցելակերպը համարվում էր հնաոճ, բայց ճարտարապետական արվեստի տեսակետից գովեստների էր արժանանում:

Անգամ առանց շենքի կայաններ էին ստեղծվում, որ վերևում աշխատում էր միայն կռանը բաց սյուների և հեծանների վրա:

Այդ տեսությունները կարելի էր ընդունելի համարել համապատասխան վայրերի համար: Մեր, այսինքն՝ բարձր ճնշման խողովակաշարերի, լեռնային պայմաններում ամրակուռ շինություններ ստեղծելու ձգտումը պետք է արդարացված համարել. վկան՝ Արգելիչ-ի երկու ահավոր վթարները:

* * *

Ի տարբերություն պատվարներին առընթեր հիդրոէլեկտրակայանների, մերոնք աշխատում են բարձր ճնշման խողովակաշարով բերվող ջրով: Օրինակ, Արգելիչ-ի օրվա կարգավորման ջրամբարը, որտեղից ջուրը լցվում է խողովակաշար, ուժային հանգույցից բարձր է 285 մետր: Այս պայմաններում խողովակները պատրաստում են հաստ, բարձրակարգ պողպատից: Ժամանակ առ ժամանակ դրանց հուսալիությունն ստուգվում է, սակայն պատահականություններ միշտ էլ լինում են: Արգելիչ-ի նախորդ երկու վթարները հասկացնել են տալիս, որ դրանց դեմ պետք է ձեռնարկվեն լրացուցիչ միջոցառումներ:

Անցած տարիներին Հայաստանի Հիդրոնախագիծ ինստիտուտում, գլխավոր ջրատեխնիկ-ինժեներ Գուրգեն Գազարյանի ղեկավարությամբ և անմիջական մասնակցությամբ Ալավերդու համար նախագծվել էին ցանցակերպ հավաքովի կառուցվածքով պատվարներ. վթարի ժամանակ վերևից գահավիժող ջրերը պատվարով անցնում էին, իսկ մեծ ու փոքր քարերը պատվարից չէին անցնում, կուտակվում էին դրան հանդիպելով: Արգելիչ-ը ևս դրա կարիքն ունի՝ հենապատի վերևում, մոտ 100-120 մետր երկարությամբ նման պատվար ստեղծելու դեպքում, արտակարգ իրավիճակներում գտնվող ուժային հանգույցը կարող է փրկվել, կվերանա կործանման այն վտանգը, որ առկա էր անցած երկու վթարների ժամանակ:

Տաթևիչ-ի ճնշման խողովակաշարը ավելի բարձր է Գյումուշիչ-ի համեմատ: Բարեբախտաբար, այն զգալի չափով ստորգետնյա է: Պատահարներից զերծ լինելու համար այս հարցը պետք է լինի կայանները շահագործողների գործունեության օրակարգում:

«Հայաստանի հանրապետություն»,
29 օգոստոսի 2000 թ.