

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

#### НОВОСТИ

**ЗДРАВСТВУЙ, 1 СЕНТЯБРЯ!**

Уже совсем скоро эти слова будут звучать в школах, колледжах, институтах, академиях. Остаются считанные дни до начала нового учебного года.

С особым трепетом ожидают его те, кто впервые переступит порог учебного заведения. В Колледже № 53 Метростроя имени Героя Советского Союза М. Ф. Панова свои места в учебных аудиториях займут более 200 первокурсников. Им предстоит освоить такие востребованные сегодня специальности, как электромеханик или электромонтажник, мастер отделочных работ или столяр-плотник. А около 400 ребят продолжат учебу с целью получения дальнейшего образования, приравненного к техникуму. К занятиям приступят более тысячи учащихся.

В учебных корпусах: и в 1-м (бывшее ПУ-72), и во 2-м (бывшее ПУ-37) 1 сентября пройдут торжественные линейки, на которые по традиции приедут представители Метростроя и местной Управы, ветераны ВОВ и афганской войны. Состоится тематический урок. Во 2-м учебном корпусе, где в честь воинов-героев открыты два музея, для ребят будут организованы экскурсии. Кстати, в этом учебном году здесь начнет работать новый компьютерный класс. Как рассказала зам. директора Наталья Павловна Беглова, освоение компьютеров началось уже летом, «первопроходцами» стали ребята, работавшие в городском лагере труда и отдыха. Эти учащиеся занимались обустройством территории и помещений Колледжа, а заодно и повышением своего культурного уровня — побывали в Ново-Иерусалимском и Иосифо-Волоцком монастырях, Приокско-Террасном заповеднике... Будет о чем рассказать 1 сентября друзьям по Колледжу.

#### МОНТАЖНИКИ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ УЧАСТКЕ

Как сообщили в отделе ОЭМУ Управления Мосметростроя, специалисты СМУ-4 приступили к работе на Центральном участке Люблинско-Дмитровской линии. На сданных под монтаж строителями СМУ-15, СМУ-3, СМУ-6 отрезках трассы они устанавливают кабельные кронштейны и полосы освещения.

Также СМУ-4 занимается реконструкцией кабельных сетей в местах примыкания новой линии к действующим тоннелям метрополитена в районе станций «Чистые пруды» и «Тургеневская».

#### «МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2007 ГОД

Первого сентября начинается подписка на московские издания периодической печати на первое полугодие 2007 года.

Если вы хотите получать нашу газету и в 2007 году, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» — 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 174 руб. 18 коп.; до востребования — 172 руб. 56 коп.; до квартиры — 181 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 170 руб. 76 коп.

Подписаться на «Метростроевец» можно в любом почтовом отделении Москвы.

## По обе стороны Серебряного Бора

Точки «С» и «Д» Краснопресненской магистрали (в последнее время ее стали именовать Звенигородской) обозначают не только место старта и финиша щитов фирмы «Херренкнехт», предназначенных для проходки тоннелей под Серебряным Бором. Это точки, к которым также привязаны тоннели, строящиеся открытым способом. Их курирует начальник комплекса **Андрей Станиславович Непомнящий**. К нему и обратился наш корреспондент с вопросами о ситуации в котлованах по обе стороны заповедного лесного массива.

—Какая из точек даётся труднее? Как можно сопоставить их исходное состояние и геологические условия?

—Они резко отличаются. На точке «С», где генподрядчиком является СМУ-3, имели дело в основном с малообводненными грунтами, песком. Правда, механизаторам там иногда попадались остатки старых свалок, откуда выкапывали целые срубленные деревья. Были еще фундаменты давних гаражей, заброшенные коммуникации — всё это характерные приметы многолетней промзоны в окрестностях Троице-Лыкова. А в целом грунты были благоприят-



Точка «С». Вид от монтажной камеры.



Фото А. ПОПОВА

#### АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

ными для разработки. Иная картина в пространстве между подножием Крылатских холмов и прибрежной растительностью Москвы-реки. СМУ-1, выступающее там в качестве генподрядчика, хорошо прочувствовало, что означает ведение строительных работ на особо охраняемой природной территории, являющейся вместе с речкой Гнилушей частью Москворецкого парка. Стройплощадку приходилось осваивать постепенно, постоянно при этом взаимодействуя с представителями экологических служб. Но и на точке «Д» встречались очень серьезные подземные коммуникации, потребовавшие для их переноса даже привлечения сторонних субподрядчиков. Котлован там пришлось делать по ряду причин очень широким, а грунт для разработки оказался самый неблагоприятный. Начиная с небольшой глубины пошли обводненные супеси, а под ними — коварная юрская глина. Воду откачивали и летом, и зимой. Она и до сих пор поступает в котлован через отверстия для анкеров. А из-за малой устойчивости грунтов анкерное крепление котлована усилено расстрельным. Это, в свою очередь, значительно усложнило дальнейшую работу, которую строители вынуждены вести по этапам: поднимать конструкции, распирать котлован, потом демонтировать очередной эле-

мент крепления и дальше подниматься.

—Что успели сделать к настоящему времени СМУ-3 и его субподрядчики?

—Автодорожные тоннели открытого способа, идущие от монтажных камер в сторону МКАДа, построены почти полностью (надо иметь в виду, что они вдвое короче тех, что запроектированы для точки «Д»). Осталась лишь секция Т-4 — это там, где в перекрытии устроены большие вентиляционные проемы. Но СМУ-3 скоро и там всё закончит. Готовы в конструкциях и метрополитеновские тоннели, поворачивающие в этом месте от основной магистрали в сторону Строгино. Они доведены от больших монтажных камер до границы титула нашего заказчика ООО «Организатор». При этом в левом тоннеле сооружена камера металлоконструкций.

Основные силы СМУ-3, СМУ-7 и СМУ-2 сосредоточены в настоящее время на технологических помещениях, предусмотренных между тоннелями и над ними. Они предназначаются для Гормоста, для газоочистки, для систем вентиляции и т.д. Полный перечень очень большой и, главное, не на все помещения получена техническая документация. Строим мы также РПТ-2 (распределительную трансформаторную подстанцию). Вместе с действующей уже РПТ-1 она будет обеспечивать электроэнергией весь Серебряно-борский тоннельный комплекс.

Относительно сопряжения тоннелей открытого и закрытого способов работ (прямоугольных с круглыми) могу отметить следующее: СМУ-2, которому поручена секция Т-9, на 1 метр вошло в пределы обеих больших монтажных камер.



Точка «Д». Левый тоннель метрополитена.

Портал точки «Д».

## Человек на своем месте

Есть люди — и таких немало, про которых говорят: вот эта должность специально создана для нее или для него. Человек настолько ассоциируется с делом, которое выполняет, что уже трудно представить на этом месте кого-то другого.

Человек на своем месте... Это как раз о ней, о Нине Ивановне Веретенниковой, начальнике жилищного отдела КСУМа. Ее знают все, кто улучшал жилищные условия. Она оформляла документы на получение жилья тысячами метростроителей. И тогда, когда счастливых новоселов было много, и сейчас, когда отдел занимается главным образом оформлением распоряжений на временное жилье, Нина Ивановна остается неизменной в главном — в своем отношении к людям. За ворохами бумаг начальник жилищного отдела не забывает видеть, прежде всего, человека, являясь в этом смысле для кого-то примером, а для кого-то и укором.

У Нины Ивановны повышенное чувство ответственности, четкая организованность в работе, до щепетильности серьезное отношение к любому, казалось бы, незначительному документу. Профессионал с большой буквы: она может точно определить, действительно ли имеет место жилищная неустойчивость или кто-то пытается обойти существующие положения законов. В жилищной комиссии Теркома профсоюза работников Мосметростроя, в которой Нина Ивановна работает более двадцати пяти лет, она выступает даже



экспертом и арбитром при возникновении споров, при поиске приемлемого решения. Сегодня Нина Ивановна — самый авторитетный руководитель среднего звена в КСУМе. Знаю, что и во всех метростроевских предприятиях ее авторитет непререкаем.

А начинала она свой путь на Метрострое в 1969 году, когда после окончания школы, совсем еще юной приехала из Орловской области в столицу. Поступила в метростроевское ПТУ № 72, которое окончила через год и тогда же была распределена в СУ-701 Мосметростроя, на строительство и ремонт метростроевского жилья. С мая 1973 года у Нины Ивановны началась трудовая биография в Коммунально-строительном управлении Мосметростроя. Сначала работала машинисткой, а вскоре стала секретарем начальника

КСУМа Никодима Георгиевича Соколова. Одновременно училась во Всесоюзном заочном политехническом институте.

В 1978 году вдумчивую, аккуратную сотрудницу назначили инспектором жилищной группы, где она встретила добрых наставников: свой опыт Нина Ивановна приобретала у таких специалистов по жилищным вопросам, как Анна Николаевна Морозова и Клавдия Сергеевна Рубченкова. У них она прошла серьезную практическую школу. Стилем ее работы стали четкость, деловитость, основательность.

В 1980 году, когда Клавдия Сергеевна ушла на заслуженный отдых, Нина Ивановна по праву была назначена начальником жилищного отдела. С тех пор прошло немало лет. Трудно даже представить, с документами скольких людей пришлось работать Н.И. Веретенниковой. Сотни метростроевцев ежегодно получали внутриведомственные и муниципальные ордера, оформленные и выданные ею. «Конечно, приятно сопричастность к радости человека, получающего новое жилье, ведь этот вопрос — главный в жизни человека и его семьи, — говорит Нина Ивановна. — Но при этом всегда должна присутствовать ответственность. В моей работе, можно сказать, нет права на ошибку, в том числе и в буквальном смысле: жилищные документы не терпят каких-либо помарок».

Менялись времена, директора, жилищное законодательство... Нина Ивановна работала с четырьмя председателями жилищной комиссии. А легче всего ей — с нынешним, Иваном Сергеевичем Газиным. Их объединяет внутренняя строгость и не модная ныне потребность в социальной справедливости.

Иван Сергеевич всегда с теплом отзывается о Нине Ивановне: «Это прекрасный человек... Ее хорошо знают и бесконечно уважают в городе как достойного представителя Московского метростроя. Стоило нам, бывало, появиться в коридорах жилуправления Ленинского района Москвы, где Мосметрострой оформлял документы на муниципальное жилье, как отовсюду Нину Ивановну приветствовали, а она в ответ непременно дарила улыбку. А какое было доверие к Метрострою! Все наши решения принимали благодаря четкой работе Нины Ивановны».

У нее особый дар общения с людьми. Она строга, но не чопорна, уверена в себе, но не высокомерна, щепетильна, но не педантична, внимательна к человеку, но при этом никогда не допускает панибратства. «Ни разу не видел, чтобы Нина Ивановна перед кем-то заискивала, — говорит заместитель директора КСУМа Павел Юрьевич Калинин. — Авторитет для нее — не должность, а личность. Каждому она будет терпеливо разъяснять статьи законодательства, каждому даст квалифицированный совет».

В Департаменте жилищной политики и жилищного фонда, в окружных и районных жилуправлениях Москвы Н.И. Веретенниковой и сегодня пользуются большим уважением. Если возникают вопросы, она тут же по знакомым телефонным номерам проконсультируется, а то и решит их, будь это в Юж-

ном, Западном, Восточном, или в других округах. Ее знают, ей доверяют — это ли не признание высокого уровня специалиста!

Никогда не отказывалась Нина Ивановна и от общественной работы. Много лет была бухгалтером профсоюзного комитета КСУМа, оформляла материальную помощь, документы на отдых и лечение. К распределению социальных и материальных благ всегда старалась подходить предельно справедливо, и этим тоже заслужила уважение в нашем коллективе. Председатель профкома за таким бухгалтером, как Нина Ивановна, как за каменной стеной.

Сегодня жилищный отдел один из основных производственных отделов КСУМа. Через него проходит документация по содержанию и обслуживанию ведомственного жилья Мосметростроя. Здесь сосредоточена работа по ликвидации общежитий, по закреплению договоров социального найма жилплощади в бывших общежитиях. Отдел проводит работу с городскими и жилищно-коммунальными организациями... Уверена, что высокопрофессиональная и умелая деятельность Н.И. Веретенниковой и ее помощников — Тамары Алексеевны Девликамовой и Галины Петровны Хильковой — в дальнейшем будет важной составляющей содержания социальной сферы Мосметростроя как основного фактора заботы о человеке.

Нине Ивановне, которая недавно отметила день своего рождения, хочется пожелать, прежде всего, здоровья и на многие, многие годы оставаться воплощением женственности и доброты, радушия и мудрости.

**Галина ЛАСЬКОВА,**  
председатель профкома  
КСУМа.

## Встреча на далёком меридиане

Ханан Исаакович Абрамсон начал сотрудничать в нашей газете еще в тридцатые годы, когда строилась первая очередь метро, а он работал проходчиком. С 1997 года наш нештатный автор живет в Чикаго и периодически присылает в редакцию свои заметки с этого далекого меридиана. Ханан Исаакович по-прежнему живо интересуется подземным строительством, получает и читает газету «Метростроевец». И вот — очередное письмо нашего нестаряющегося автора.

Мир тесен. На днях произошла у меня необычная встреча. В качестве помощника в бытовом плане пришел ко мне молодой мужчина (помощников присылают здесь людям пожилого возраста, чтобы решить все наши проблемы). Познакомились, разговорились. Откуда приехал в Америку? Чем занимался на родине? Оказалось, что Олег Каршиев из Ташкента, строил там метро, проходчик 4-го разряда. Такое, казалось бы, могло произойти только во сне...

Начался длинный, интересный разговор. Оказалось, что у нас много общего. Столько совпадений произошло у меня первый раз в жизни, в 90 лет.

Я начал свою шахтерскую одиссею в 1933 году. Сдав техэкзамен, получил пятый разряд проходчика на шахте № 18-18бис, на строительстве станции московского метро «Кировская».

Ташкентский проходчик Олег Каршиев родился в центре угольного Донбасса, в городе Макеевка, в 1967 году. Его отец шахтер, шахтостроитель, проходчик высшего разряда.

Когда начинали строить метро в Ташкенте, где не было специалистов горного дела, в числе других в столицу хлопковой республики поехал его отец.

75 лет назад, когда начинали сооружать метро в Москве, приехали специалисты-горняки из Донбасса и других бассейнов учить нас, московских комсомольцев-первопроходцев, непростому делу — строить метро, тоннели и другие подземные объек-

ты. Так Московский метрострой на легендарной первой линии заложил фундамент отечественного метростроения и подземного строительства.

Я один из тех, кто был учеником донецкого горного инженера Абрама Григорьевича Танкелевича, начальника шахты № 18-18бис, в дальнейшем — главного инженера Московского метростроя. Прошло более 70 лет с тех пор, когда я надел спецовку, спустился в шахту с отбойным молотком и начал вырубать в московском подземелье тоннельные сооружения.

Метростроевская судьба Олега Каршиева из третьего поколения метростроевцев сложилась иначе. Отслужив в армии, пошел по стопам своего отца.

В 1994 году, сдав экзамен, получил 4-й разряд проходчика и до отъезда в Чикаго строил тоннели ташкентского метрополитена. Его учителем и наставником был отец, профессионал высокого класса. Олег неоднократно выезжал на другие тоннельные стройки, в основном на Московский метрострой.

В Ташкенте за 30 лет было проложено три линии метрополитена. Олег вправе гордиться, что в этих отличных подземных сооружениях был и его труд, и труд его отца. Говорят, что сейчас в Ташкенте метрополитен не строится, нет средств.

После этой встречи и последующих разговоров на профессиональном уровне мы обменялись сувенирами. Олег подарил мне памятную юбилейную медаль «30 лет ташкентского метро», я ему знак «70 лет

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ



**Х.И. Абрамсон. Чикаго, 2005 год.**

Мосметростроя». А теперь уже и 75 лет Московскому метрострою не за горами.

С большим интересом Олег знакомился с некоторыми из моих книг, в числе которых: «Проходка вертикальных шахтных стволов в сложных условиях на строительстве пятой очереди метрополитена» (1956 г.), «Подземная механизированная погрузка» (1961 г.), «Крепь шахтных стволов» (1978 г.), «Сооружение заглубленных объектов погружением крепи в тиксотропной рубашке» (1991 г.).

Решил об этой необычной встрече, так обрадовавшей меня, рассказать читателям «Метростроевца». В вашей газете я один из старейших авторов — «последний из могикан». Всегда с большим интересом читаю ее, знаю, что сейчас на пусковых объектах Мосметростроя работает много проходчиков из Ташкента. А когда ушел на пенсию руководитель Мосметростроя Ю.А. Кошелев, возглавить коллектив пригласили начальника Ташметростроя Г.Я. Штерна.

**Ханан АБРАМСОН.**  
7 июля 2006 года.

## НОВОСТИ

### Подарок к Дню города

«Международная» готовится принять пассажиров. Пробный поезд до новой станции (один перегон от «Делового центра») планируется пустить 28 августа.

В настоящее время специалисты УСР Мосметростроя заканчивают на пусковом объекте облицовку путевых стен и пола мрамором и гранитом. Отделка станции выполняется в стиле хай-тек, или технократическом. К традиционным отделочным материалам, мрамору и граниту, добавили нержавеющей полированную сталь, и она составила единую черно-белую гамму с камнем. Торжественное открытие 172-й станции московского метро ориентировочно состоится 30 августа, накануне Дня города, который отмечаем в этом году 2 сентября.

«Международная» — вторая станция после «Делового центра» на ветке метро, идущей от Киевского вокзала до строящегося ММДЦ «Москва-Сити». В будущем она будет соединена со станциями «Полежаевская», «Динамо», «Савеловская». Новый участок станет составной частью еще одного кольца метрополитена, который должен разгрузить центральные станции.

### Яблоневый сад у «Славянского бульвара»

Строительство станции «Славянский бульвар» начнется уже в сентябре.

У этой станции нелегкая судьба. Напомним, что изначально на перегоне от «Площади Победы» до «Кунцевской» планировалось разместить две станции — «Минскую» и «Славянский бульвар». Что касается последней, то лет 10 назад между бульваром и Кутузовским проспектом даже построили забор с символикой Метростроя, однако до недавнего времени жители Филей и Кунцева не верили в то, что станцию будут строить. Решение об этом было принято в про-

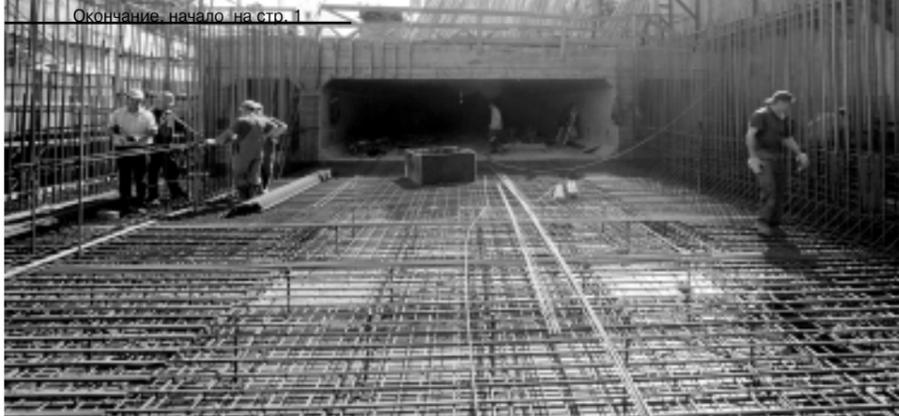
шлом году после утверждения программы развития метрополитена. Правда, сам проект претерпел некоторые изменения. Прежде всего — восточный переехал на другую сторону проспекта. «Славянский бульвар» расположится в небольшом сквере между Кутузовским проспектом и линиями железной дороги. Для начала строителям придется вырубить более тысячи деревьев и несколько десятков тысяч кустарников. Под рубку попадают и деревья из местного яблоняного сада. После завершения строительства зеленые насаждения, как обещают власти, будут восстановлены.

Уже решено, что новый вестибюль построят в современном стиле из легких конструкций и стекла. Открытие новой станции через два года позволит освободить Кутузовский проспект, Кастанаевскую улицу и прилегающие магистрали от нескольких автобусных маршрутов.

О вырубке деревьев из яблоняного сада на Кутузовском проспекте писали во многих газетах. Жители возмущались, организовывали пикеты в защиту зеленых насаждений. Недавно на пресс-конференции в «Московском комсомольце» глава столичного Департамента природопользования Леонид Бочин успокоил жителей, дав пояснения по этому вопросу:

— Сразу хочу сказать: сад в составе 1000 яблонь есть и будет! Между проспектом и будущей станцией «Славянский бульвар» останется полоса деревьев шириной 150 — 200 метров. Для обеспечения строительства новой ветки метро выделен лишь участок площадью 3,5 га, в границах которого расположены 1739 деревьев. Но это в основном дикорастущая поросль — клены, тополя, ясени. Дендрологи определили, что лишь 23 дерева из всех здоровы и обладают необходимыми декоративными качествами. Что касается яблонь, то их будет уничтожено всего 80. В том числе 50 усохших или имеющих расщепления. А взамен произведут компенсационные посадки более качественных и экологически ценных деревьев.

## По обе стороны Серебряного Бора



Окончание, начало на стр. 1



Точка «С». Открытый способ строительства тоннелей готов сомкнуться с закрытым.

Точка «Д». Арматура для перекрытия левого автодорожного тоннеля.

Фото А. ПОПОВА

Окончание, начало на стр. 1

Готовится зайти и в монтажную камеру для сервисного тоннеля, но поскольку она находится на несколько метров выше, для сопряжения приходится сооружать специальную переходную конструкцию.

— По точке «Д» картина, очевидно, иная?

— Здесь длина участка открытого способа 600 метров. Начиная от

портала и до пикета 9.25, это составляет 400 метров, автодорожные тоннели в конструкциях готовы полностью. Заканчивается их гидроизоляция и ведется обратная засыпка. Имеется лишь один незавершенный отрезок у СМУ-15, тоже связанный с вентиляционным проемом. Там еще работы примерно на один месяц. Сложнее положение на оставшихся двухстах метрах. Там и примыкание метрополитеновских

тоннелей, и все служебные помещения, даже можно сказать — технологические сооружения: приточные и вытяжные венткамеры, газоочистка, насосные пожаротушения, аварийные выходы. И везде работа идет полным ходом. В ней помимо СМУ-1 принимают участие СМУ-6, СМУ-11, СМУ-13, СМУ-15. Недавно добавился еще Тоннельный отряд № 6, который сооружает левую демонтируемую камеру для своего «Ловата», идуще-

го к точке «Д» от станции «Крылатское». Работают тоннельщики и в ближайшем к камере межтоннельном ходке.

Весь лоток метрополитеновских тоннелей забетонирован. По правому автодорожному тоннелю лоток будет готов через две недели, а по левому — примерно через месяц.

На примыкании к демонтируемым камерам СМУ-1 вышло на верхний уровень перекрытий. Первая заходка по перекрытию приточных вент-

камер уже в бетоне. В левой и правой демонтируемых камерах сооружаются внутренние конструкции. При этом в левой пока оставлен 9-метровый проем для выдачи из большого тоннеля оборудования ООО «Тоннель-2001» и ООО «Спецметрострой». На днях СМУ-1 также приступает к внутренним конструкциям в демонтируемой камере сервисного тоннеля.

Технологические проемы в стенах-перегородках между демонтируемыми камерами выполнены наполовину — этим занимается СМУ-11.

— Что должно быть обязательно завершено по вашему комплексу открытых работ к Новому году?

— И на точке «С», и на точке «Д» к концу текущего года должен быть уложен весь конструктивный бетон. Но будем стараться сделать это вообще до наступления сильных холодов.

— Вам приходится иметь дело сразу с двумя заказчиками — с ООО «Организатор» и с Дирекцией строящегося метрополитена. Как они между собой взаимодействуют?

— Трений никаких нет. Прошли совещания, в ходе которых были четко определены границы и объемы работ. Мы знаем, кто и за что, с какого метра или уровня, платит.

Беседу вел  
Юрий ПЕТРУНИН.

## Навстречу солнечному свету

Участок Тенгиза Ломия из СМУ-2 помимо активного участия в сооружении открытым способом тоннелей в точке «С» взялся за работу, которой метростроителям России, а может быть — и всего мира, выполнять еще не приходилось. Надо было внутри левого Серебряноборского тоннеля соорудить полуторакилометровый отрезок перегонного тоннеля между станциями метро «Крылатское» и «Строгино». Правда, не в полном объеме — перекрытие для него, которое «по совместительству» является дорожной плитой автотранспортной части большого тоннеля, делает участок Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001». Зато в задачу СМУ-2 включены также боковые проходы по обе стороны от метрополитеновских стен.

Участок Ломия получает от СМУ-15 арматурные каркасы будущих элементов «начинки» тоннеля, с помощью технологических тележек, изготовленных Скуратовским заводом, устанавливает их на место, соединяет в единую конструкцию, собирает опалубку и производит бетонирование. Бетон при этом подвозят в миксере по готовой дорожной плите, у края которой устанавливается «Швинг». Так два участка из разных метростроевских подразделений движутся от точки «С» к точке «Д» в единой технологической связке. Представители СМУ-2 впереди и сразу за ними участок Павленко, укладывающий каркасы плиты на метрополитеновские стены, возведенные участком Ломия.

Обоим коллективам в их подземном пути приходилось еще взаимодействовать со Спецметростроем, занимающимся сбойками левого транспортного тоннеля с сервисным. И хотя огромная железобетонная труба, оставшаяся под Серебряным Бором

после первого рейса большого «Херенкнехта», весьма просторна, в местах сбоек строителям было тесновато. Но с августа эти проблемы остались позади. Как уже сообщалось в «Метростроевце», дорожная плита продвинулась дальше последней сбойки, протянувшись на 1300 с лишним метров. В начале текущего месяца участку Павленко оставалось преодолеть около двухсот метров. А участку Ломия, соответственно, еще меньше.

17 августа до его бригады добирался через точку «Д», спустившись сначала в большой котлован, где работа кипит сразу на нескольких уровнях, а потом пройдя по лотку левой демонтируемой камеры к устью тоннеля диаметром около 14 метров. Оно лишь в малой степени было перегороджено полкой с вентиляторами и одной из технологических тележек. И солнечный свет свободно проникал на несколько десятков метров вглубь тоннеля. Даже еще не вступив на его тубинги, я хорошо видел сначала стеновые армокаркасы, а дальше они уже были закрыты листами опалубки. Потом тянулись, уходя в тоннельный полусумрак, простроенный электросветильниками, метрополитеновские стены. На них надвигалась плита перекрытия с укладчиком, обозначенным двумя прожекторами. Легко было сосчитать, что каркасы в тот день не дотянулись до конца тоннеля всего лишь на 12 колец обделки или на 24 метра.

Я спросил у Зураба Самушия, одного из опалубщиков, как работаете



Распалубка в тоннеле метро.

ему под железобетонным сводом.

— Нормально, — ответил он. — И все-таки хорошо, что дело к концу подошло. Опалубка удобная, но труд здесь в основном ручной. Так что к концу смены нагрузка чувствуется. Теперь видим результат своей работы и это очень приятно. Замечаний по качеству у заказчиков не было.

Напарник Зураба Васо Убилава — оба они начинали свою строительную биографию на возведении Ингури-ГЭС — гордится нынешней причастностью к Серебряноборскому тоннельному комплексу:

— Наверно, во всем мире нет больше такого интересного объекта — строим тоннель в тоннеле. Да фактически уже построили. Надеемся, что получим возможность возводить стены метро и в правом транспортном тоннеле.

Горный мастер Мераб Цхадаия десять лет назад окончил Тбилисский госуниверситет. Работал маркшейдером. Участвовал в сооружении Бутовской линии легкого метро. С традиционным метрополитеном соприкоснулся только здесь, да и то — в небывалом сочетании с автомобильной магистралью.

— Мы долго продвигались вперед только при электрическом освещении, — говорит он. — Когда солнце увидели впереди, очень обрадовались. Приятно, что справились со своей задачей. Были некоторые объективные сложности с доставкой материалов, так как путь один для нескольких организаций. Но всё это уже позади. Мы сделали то, что от нас требовалось.

На тех последних метрах тоннеля я встретил и самого начальника второго участка СМУ-2 Тенгиза Ломия, хо-

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

рошо знакомого мне по точке «С».

Он больше был расположен говорить о предстоящем переходе в правый тоннель, но все-таки поделился некоторой информацией и о сделанном:

— Тут у нас занято 70 человек. Но не только в самом тоннеле. Кто-то должен на поверхности обеспечивать их труд. Бригады возглавляют Гела Хубутия и Ираклий Кварацхелия. Работа состоит из многократно повторяющихся циклов. Поэтому люди распределены по операциям: арматурщики, опалубщики, бетонщики. И они всегда загружены. Пока отлаживали технологию и взаимодействие со смежниками, скорость была невысокая. А потом за месяц стали продвигаться на 180–200 метров. Столько и требовалось по графику. Так что мы никого не задерживали. А правый тоннель надо пройти быстрее. Задание на месяц составит 290 метров. Думаю, что это нам по силам. Во-первых, накоплен опыт. Во-вторых, мы наберем дополнительных рабочих и сможем, если потребуется, организовать третью смену. Обновится и оборудование — одна из технологических тележек будет отправлена на Скуратовский завод для модернизации. Большой выигрыш во времени обещает и переход на доставку материалов к месту работы с двух концов правого тоннеля. А пока его проходка еще не закончена, наши бригады после финиша в точке «Д» денек отдохнут и вернутся в точку «С». Там они подклянутся к строительным работам в левой монтажной камере, где обеспечивается примыкание тоннелей открытого способа к тоннелям, сооруженным под Серебряным Бором.

Юрий ПЕТРУНИН.

### ВОПРОС — ОТВЕТ

#### Есть ли в московском метро черные ящики?

«Слушал передачу об аварии в метро испанского города Валенсия. Чтобы выяснить причины аварии, эксперты изучали черные ящики, которые были в том составе. То, что в самолетах есть черные ящики, — слышал, а про то, что они бывают в поездах метро, — слышу первый раз. Есть ли черные ящики в Московском метрополитене? Что это такое?»

П. ИВАНОВ.

В пресс-службе Московского метрополитена сообщили, что так называемые черные ящики есть и в составах московского метро. Этот прибор называется регистратор параметров движения поезда (РПДП-2). Он предназначен для сбора, обработки и накопления информации о работе оборудования поезда метрополитена. Эта информация поступает в виде сигналов с фиксацией текущего календарного времени. Она может храниться в двух накопителях — основном и аварийном. Все записанное обрабатывается и расшифровывается.

Программа обработки расшифрованной информации позволяет находить в автоматическом режиме нарушения в работе подвижного состава и локомотивных бригад, например:

- превышение допустимой скорости движения поездов;
- движение с открытыми дверями (контроль проветривания подвижного состава, открытие дверей до остановки поезда);
- отключение устройств АРС (автоматическое регулирование скорости);
- срабатывание реле перегрузки;
- неисправность контроллера машиниста;
- маневровая работа (случаи, когда управление осуществляется из хвостового вагона, выезд и заезд в депо, скоростные режимы);
- обнаружение случаев подковки подвижного состава;
- контроль за приемкой состава в депо и на линии (проверка аккумуляторных батарей, проверка дверей до останова в тормоз);
- контроль проведения техосмотра и ремонта (проверка выполнения работ в депо) и некоторые другие нарушения.

В будущем предполагается, что с помощью регистраторов параметров движения поездов будут организовывать учет пробега вагонов; статистически обрабатывать нарушения в работе локомотивных бригад; предупреждать отказы в работе подвижного состава; создавать единую централизованную базу парка подвижного состава по всем депо, с возможностью статистической обработки и предоставлением отчетов по отказам и нарушениям.



Начальник участка СМУ-2 Тенгиз Ломия.

Опалубщики Тариел Пипия, Гела Хубутия (бригадир) и Зураб Самушия.

Фото А. ПОПОВА

## Чемпион остался прежним

По независящим от спортклуба Мосметростроя обстоятельствам нашим футболистам не удалось доиграть свой чемпионат на стадионе «Красная стрела». Игры двух последних туров пришлось перенести от Лосиноостровской в футбольно-легкоатлетический манеж ЦСКА, находящийся на Ленинградском проспекте. В манеже футбольные поля больше, чем «четвертинки» стадиона. Поэтому команды выходили на матчи в увеличенном составе — с шестью полевыми игроками. Бегали они по мягкому искусственному покрытию и при хорошем освещении. И одну лишь претензию высказывали наши спортсмены, особенно возрастные — под крышей манежа все-таки душновато...

### Хет-трик победы не принес

Результаты матчей, прошедших в манеже 10 августа, уже были учтены в предыдущем отчете с чемпионата. Но о самих матчах там не рассказывалось. Надо восполнить этот пробел. Хотя бы потому, что во встрече с тоннельщиками футболисты Управления сумели забить лидерам пять мячей. И три из них пришлось на долю Алексея Леонова. Но даже хет-трик, достигнутый в игре с такими сильными соперниками, делу не помог. Во-первых, потому что и у тоннельщиков нашелся форвард, отметившийся в протоколе встречи тремя мячами — это Игорь Есиков. Во-вторых, и помимо него четыре игрока команды ТО-6 забивали голы управленцам. В том числе был Алексей Чернышев, сначала открывший счет в этом матче, а буквально через минуту удвоивший его. В ответ на это голы в ворота тоннельщиков забил Алексей Леонов и Алексей Корзун. Равновесие восстановилось, но не надолго, так как в первом тайме у тоннельщиков отличились еще Дмитрий Токарев и Игорь Есиков, а управленцы лимит удач исчерпали. На небольшой перерыв команды ушли при счете 4:2 в пользу тоннельщиков.

Во втором тайме управленцы сделали еще одну попытку хотя бы выравнять положение. Но на их три гола (два от Алексея Леонова и один от Алексея Парамонова) тоннельщики ответили четырьмя (Есиков завер-



Команда ЗАО «Метромаш», чемпион Метростроя 2006 года.

шил свой хет-трик, а следом за ним удачные удары нанесли Дмитрий Беджамо и Сергей Захаров). Окончательный результат напряженной встречи — 8:5. Это восьмая подряд победа тоннельщиков.

### И все же — КСУМ

Некий сюрприз преподнесла болельщикам вторая встреча, состоявшаяся в манеже ЦСКА в тот же день. Футболисты СМУ-4 выходили на поле, уже обеспечив себе третье итоговое место. Их соперники из команды КСУМа могли тогда противопоставить шести победам монтажников лишь два своих удачных матча. И тем не менее, в очной встрече коммунальщики ничуть не уступали по игре команде СМУ-4.

Счет открыли все-таки монтажники. Их нападающий Александр Пуговкин, подхватив мяч в центре поля, прошел сквозь защиту КСУМа и забил гол. Через две минуты форвард коммунальщиков Владислав Губочкин нанес ответный удар. Такое начало матча делало совершенно непредсказуемым его исход, так как команды как бы вернулись к начальной точке.

Второй тайм начался с атак монтажников. Форварды несколько раз были близки к успеху. Но на их пути вставал вратарь КСУМа Владимир Карташов. Тогда команда СМУ-4 умерила свой наступательный пыл,

как бы согласившись на ничью. Но с этим, оказывается, были не согласны футболисты КСУМа. Ничья им мало что давала, а победа над будущим призером чемпионата принесла бы немалое моральное удовлетворение. И тот же Владислав Губочкин, ставший лучшим игроком матча, на последней его минуте одним ударом изменил результат. Забив свой второй гол, он принес коммунальщикам победу со счетом 2:1.

### Предпоследний матч

14 августа в манеже ЦСКА состоялись две игры, после которых в таблице чемпионата все клеточки, наконец, были заполнены.

Во встрече футболистов КСУМа и СМУ-15 решалась судьба седьмого места (из десяти). К этому моменту в активе команды СМУ-15 были две победы и памятная игра, в которой она после упорнейшей борьбы со счетом 4:5 уступила команде Метромаша. Никто больше заводчанам этим летом не забивал. А коммунальщики еще были под впечатлением своей недавней сенсационной победы в матче с монтажниками.

Игра с командой СМУ-15 для них началась очень обнадеживающе. Опять в ударе был Владислав Губочкин. По той же схеме, испытанной накануне на монтажниках, он забил один за другим два мяча в ворота

соперников. За 2 минуты до перерыва его коллега по линии нападения КСУМа Сергей Рыбаков довел счет до 3:0. С таким заделом за исход матча можно было, пожалуй, не беспокоиться.

Но иначе думали футболисты СМУ-15. Второй тайм они начали так, как будто первого вообще не было. Их форварды несколько раз прорывали оборону коммунальщиков. И два таких прорыва завершились точными ударами Георгия Звягинцева и Ильи Морданова. Благодаря им разрыв в счете сократился до минимума — 3:2. Исход матча стал бы вообще непредсказуемым, но тут у команды СМУ-15 иссяк ее запал. А у коммунальщиков еще нашлись силы закрепить свою победу. На 35-й минуте их нападающий Сергей Рыбаков отличился во второй раз. Свой сольный проход к воротам соперников он завершил неотразимым ударом под перекладину. Вскоре он же забил еще один гол. А шестой мяч провел под занавес матча Александр Хамидов.

Итак, команда КСУМа одержала убедительную победу со счетом 6:2. Набрав 12 очков, она закрепила за собой седьмое место.

### Игра, достойная финала

В чемпионате, проводящемся по круговой системе, финала как такового не предусмотрено. Но таблицу удалось составить так, что последний матч свел на поле команды, не знавшие до того момента поражений: и у тоннельщиков, и у заводчан к последнему туру было по восемь побед. У бронзового призера, команды СМУ-4, их набралось только шесть. Так что участники последнего матча, точно как в кубковых играх, должны были разыграть «золото» и «серебро» чемпионата.

Такая высокая цена предстоящего матча обещала очень упорную борьбу равных по силам команд. И они настроились на него очень серьезно. Достаточно сказать, что тоннельщики приехали в манеж с двойным составом (число замен в нашем чемпионате не ограничено). Были запасные и у команды Метромаша, но в меньшем количестве...

Почти весь первый тайм прошел

спокойно. Футболисты старательно держали мяч, частенько отдавали пас назад, лишь бы не дать шанса на атаку соперникам. Проходы по флангам прерывались на дальних подступах. И тогда опытный форвард команды ТО-6 Дмитрий Шакиров нарушил общую схему игры: не мудрствуя лукаво сильно пробил почти с середины поля, и мяч низом проскочил в ворота заводчан.

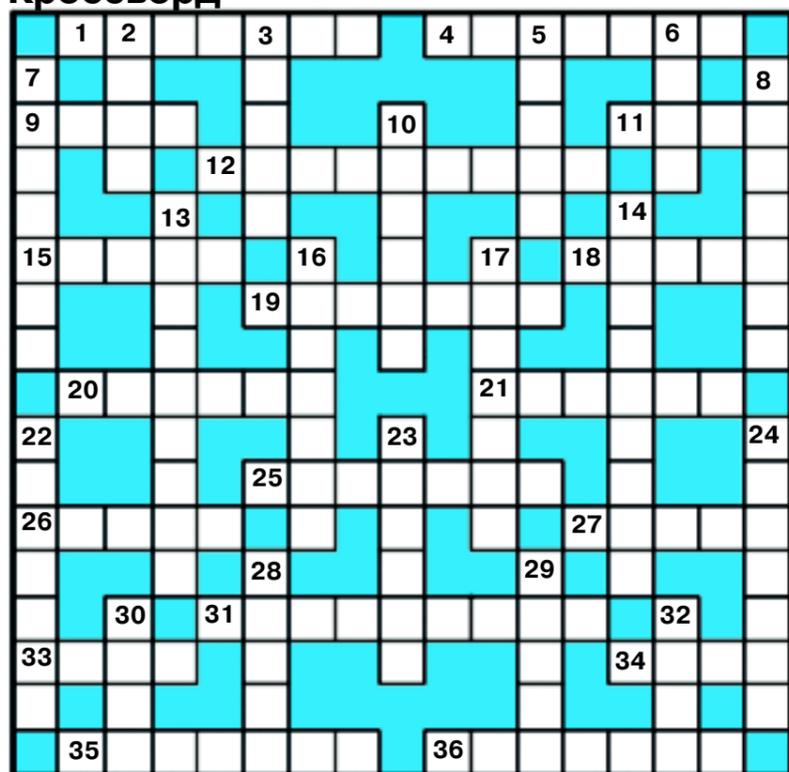
В начале второго тайма почин старшего товарища подхватил более молодой игрок Дмитрий Токарев — 2:0. Заводчане, однако, не дрогнули. На 30-й минуте их результативный нападающий, рослый Алексей Брындин все-таки забил один ответный мяч. И концовка встречи проходила под диктовку заводчан. Они так навалились на ворота тоннельщиков, что один из них в сутолоке стал автором автогола. И счет сравнялся — 2:2. Команда Есикова не могла с этим смириться. Но играла в привычной классической манере. А заводчане не боялись рисковать. На волне успеха Дмитрий Гуревич смог дать Владимиру Сушилину такой пас, что тот уже действовал наверняка — 3:2. Несколько добавленных судьей минут ничего уже изменить не смогли. Футболисты Метромаша сохранили свой чемпионский титул. На второй ступеньке пьедестала почета — тоннельщики, которые в прошлом году были только четвертыми. Третьими стали, как уже говорились, футболисты СМУ-4. Следующие места заняли команды: СМУ-9, СМУ-5, Управления, КСУМа, СМУ-15, СМУ-13 и СМУ-7.

Призы лучших игроков получили нападающий из команды ТО-6 Дмитрий Шакиров и вратарь команды Метромаша Дмитрий Карпанин.

**Николай АКИМОВ,**  
председатель спортклуба  
Метростроя.



## Кроссворд



Ответы на кроссворд, напечатанный 18 августа

**По горизонтали:** 4. Буря. 6. Черкес. 8. Турель. 9. Катаманин. 12. Трон. 13. Литий. 14. Клин. 19. Теодолит. 20. Корнишон. 21. Ресторан. 22. Некрасов. 25. Лион. 26. Точка. 27. Кант. 31. Аллопатия. 32. Кипрей. 33. Баллак. 34. Гвалт.  
**По вертикали:** 1. Турмалин. 2. Гербарий. 3. Термит. 5. Блохин. 7. Сват. 8. Тмин. 10. Коловорот. 11. «Планерная». 15. Жерех. 16. Тираж. 17. Хорей. 18. Солод. 23. Болотова. 24. Акварель. 25. Лушник. 28. Тарпан. 29. Клей. 30. Лимб.

**По горизонтали:** 1. Автор архитектурного проекта станции «Чертановская». 4. Водная сернокислая соль некоторых металлов. 9. Кинофильм с участием Виктора Цоя. 11. Музыкальное произведение, рассчитанное на конкретное, небольшое количество исполнителей. 12. Декоративный кустарник с округлыми листьями и крупными соцветиями разной окраски. 15. Расходуемый материал для авторучки. 18. Подземный механизм, использующийся в комплекте с «Пауратом», когда на Мосметрострое осваивали набрызг-бетон. 19. Маленькая длиннокрылая птичка с пёстрыми перьями. 20. Станция, которую в 1966 году построило СМУ-7, но под другим названием. 21. Река в Восточной Сибири. 25. Слово, противоположное по значению другому слову. 26. Пьеса А.П. Чехова. 27. Многолетнее травянистое растение с листьями, напоминающими ясень. 31. Численник — систематический указатель всех дней в году. 33. Естественная или искусственная пещера. 34. Знаменитый испанский художник, лидер сюрреализма. 35. Жировое вещество, идущее на изготовление свечей. 36. Начальник СМУ-11 в период строительства станции «Крылатское».

**По вертикали:** 2. Рыхлая пылевидная почва, с которой в суглинистом варианте пришлось иметь дело строителям ташкентского метро. 3. Роман Достоевского, но не «Идиот». 5. Итальянская сосна. 6. Минеральная краска желтого или красного цвета. 7. Невысокая стенка, перила. 8. Поэма А.С. Пушкина. 10. Постоянно дорожающий продукт перегонки нефти. 13. Гарантия от чего-нибудь нежелательного, неприятного. 14. Станция метро на Серпуховско-Тимирязевской линии. 16. Тонкая непряная нить. 17. Человек, освоивший какую-либо профессию без теоретической подготовки, по ходу дела. 22. Приспособление для перемешивания топлива в печи. 23. Горькая степная трава с сильным запахом. 24. Звезда. 28. Сорт красного вина. 29. Город в Белоруссии, имеющий тэзку во Франции. 30. Крепёжное изделие, используемое для тубинговой обделки тоннелей. 32. Спор с определёнными обязательствами для проигравшего.

Составил М. ПЕТРУНИН.

## КРЫЛОВА Аида Сергеевна

После тяжелой болезни, не дожив двух дней до своего 66-летия, скончалась Аида Сергеевна Крылова, бывший корреспондент «Метростроевца». У нас она работала с апреля 1994 года по январь 1999-го. А общий ее журналистский стаж превысил тридцать лет. Окончив Ленинградский университет, Аида Сергеевна пошла по стопам своей матери, тоже всю жизнь проработавшей в журналистике.

В «Метростроевце» она перевелась из газеты «Гудок», с первых дней начала активно изучать специфику работы большого коллектива Московского метростроя, знакомиться с его традициями и проблемами. Из-под ее пера выходили материалы на разные темы: о людях, производстве, профсоюзной жизни. В творческом активе А.С. Крыловой интервью со многими ведущими специалистами Мосметростроя, с руководителями его подразделений. В повседневной газетной работе ее отличали обязательность, точность, стремление принести пользу своими печатными выступлениями.

В нашей памяти Аида Сергеевна навсегда останется как широко образованный человек, преданный своей профессии.

Редакция «Метростроевца».

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор  
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:  
127051, г. Москва,  
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)  
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в ГУП «ИПК «Московская правда»  
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 22.08.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 779