

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ДО СБОЙКИ – ТРИ МЕТРА

На 941-й шахте участок Игоря Бойкова из СМУ-8 полностью зачеканил наклонный тоннель пересадки с «Трубной» на «Цветной бульвар», а в натяжной камере зачеканил лоток и уложил жёсткое основание. На противоположной стороне этого же пересадочного узла участок Элдара Парцвани из СМУ-10 завершил проходку верхней части межтоннельного пересадочного коридора, начатого от торцевой стены среднего зала действующей станции. Там на 2 апреля оставалось выбрать породу примерно на два нижних полукольца.

В это же время участок Александра Алании, идя от машинного зала пересадки, в правом пассажирском ходке продвинулся дальше гребня правого тоннеля Серпуховско-Тимирязевской линии. До сбойки с пересадочным коридором проходчикам СМУ-10 остаётся преодолеть немногим более трёх метров.

ПРОЙДЕНА ПОЛОВИНА ПЕРЕГОНА

К выходу в свет этого номера «Метростроевца» проходческий участок ООО «Тоннель-2001», возглавляемый Владимиром Артёмовым, преодолевает с помощью малого «Херренкнехта» половину левого перегона от точки «С» до станции «Строгино». По состоянию на 2 апреля там было смонтировано 1038 колец обделки и оставалось 1069, а за сутки щит продвигается в среднем на 10 колец.

В течение марта участок при плане 268 колец смонтировал 301 и теперь опережает график на 4 дня. План на апрель превышает мартовский и составляет 291 кольцо, что соответствует 350 метрам тоннеля.

РАСТЁТ ПРАВЫЙ ТОННЕЛЬ

Участок Виктора Попова из ТО-6, прокладывающий с помощью ТПК «Ловат» правый перегонный тоннель от станции «Крылатское» к точке «D», к началу апреля смонтировал 278 колец обделки, а на этот месяц его плановое задание — 200 колец. После подключения ленточного конвейера скорость проходки должна подняться до 375 колец.

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

1 апреля началась подписка на второе полугодие 2008 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 186 руб. 36 коп.; до востребования — 184 руб. 08 коп.; до квартиры — 195 руб. 42 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 199 руб. 08 коп.

Ю.А. Кошелев: «Моё свободное время — продолжение моей рабочей биографии»

Юрий Анатольевич Кошелев не раз говорил о том, что судьба подарила ему счастливую возможность заниматься по-настоящему любимым делом — метростроением и подземным строительством. Как человек талантливый, он наверняка бы мог проявить себя в журналистике или в юриспруденции, а возможно занялся бы философией. Но жизнь сама расставила всё по своим местам. В 1946 году выпускник рязанского железнодорожного техникума с «красным» дипломом оказался у дверей МИИТа, о чем потом ни на минуту не пожалел. Он с интересом учился на факультете «Мосты и тоннели». Активно занимался общественной работой. После окончания вуза, практически один из группы, отправился на строительство тоннеля на мыс Лазарева. К тому времени у него уже были жена и маленькая дочь. Жизнь в Москве или на берегу Татарского пролива... Благополучие или полная неустроенность и суровый климат. Другой бы не поехал. Но только не Кошелев.

Именно здесь Юрий Анатольевич встретился с Алексеем Леонтьевичем Яремчуком, под руководством которого работал начальником участка, и Иваном Алексеевичем Яцковым. Первопроходцы метро сыграли важную роль в его трудовой биографии. Юрий Анатольевич считает, что как человек и руководитель он сформировался под влиянием того метростроевского духа, который жил в этих людях.

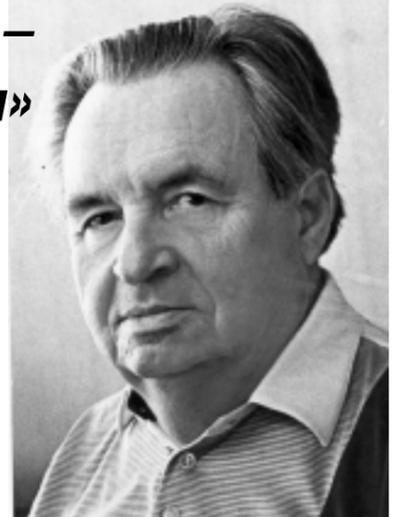
Когда после смерти Сталина грандиозная стройка на мысе Лазарева буквально в считанные дни была ликвидирована, по ходатайству Яремчука Кошелева зачислили в производственный отдел Управления Метростроя. А через некоторое время уже по приглашению Яцкова он перешел главным инженером в СМУ-1 (ТО-6). Руководил строительством «Фрунзенской», радиальной «Таганской», кессонным участком между станциями «Ленинские горы» и «Университет». С тех самых пор инженер Кошелев вынашивал мысль о том, как избавить метростроевцев от работы под сжатым воздухом, которая наносит здоровью людей тяжкий и непоправимый вред. Со временем ему и кон-

структорам Метрогипротранса удастся разрешить эту проблему. На строительстве метро, наконец, будет внедрен метод проходки в обводненных неустойчивых грунтах с принудительным водоупонением.

После девяти лет работы главным инженером ТО-6 Юрия Анатольевича Кошелева назначили начальником СМУ-6. Но этот период оказался совсем недолгим. Уже через год масштабы его деятельности выросли до размеров СССР. Так сложилось, что пятнадцать лет Юрий Анатольевич отдал работе в Главтоннельметрострое: пять лет трудился главным инженером, десять начальником. Это было время, когда в стране интенсивно расширялась сеть метрополитенов. Кстати, при нем их число выросло от шести — до четырнадцати. Целая подземная страна! Организовывалось и осуществлялось строительство тоннелей БАМа, в том числе и самого сложного в мире — Северо-Муйского.

Московскому метрострою Юрий Анатольевич посвятил более сорока лет своей жизни, из них 17 он стоял во главе организации. Цифра — рекордная! Ни у одного из начальников Метростроя нет за плечами столько построенных линий и столько изобретений. Юрий Анатольевич, занимаясь всю свою жизнь новой техникой, получил более 60 авторских свидетельств, об одном из которых уже упоминалось выше. Еще одно, взятое на вооружение и зарубежными тоннелестроителями, было внедрено на Краснопресненском радиусе, когда шла проходка тоннелей под Москвой-рекой. Чтобы не приостанавливать судоходство, в вырытые по дну реки мощные траншеи были уложены и засыпаны песком трубы, по которым пустили хладонотеплоноситель, образовавший защитный экран из замороженного грунта.

За разработку совместно с учеными и конструкторами Метрогипротранса метода сооружения тоннелей из монолитно-прессованного бетона Юрию Анатольевичу Кошелеву было присвоено звание лауреата Государственной премии СССР.



НАШИ ЮБИЛЯРЫ

Он никогда не боялся брать на себя ответственность. Один из примеров того — последний участок первой очереди Люблинской линии, когда в 180 метрах от станции полностью вышел из строя щит, демонтаж которого мог привести к провалу под землю завода «Шарикоподшипник». Решение — идти навстречу щиту — не предусматривалось никакими проектами. Но он поставил подпись под этим решением.

В период перестройки Юрий Анатольевич делал все возможное, чтобы сохранить единство Метростроя. Тогда, в 1993 году, в ответ на обращение коллектива СМУ-9, яростно боровшегося за выход из состава Метростроя, на страницах газеты прозвучали слова Юрия Анатольевича о том, что эти события он ставит в один ряд с развалом Советского Союза, попытками развала Российской Федерации, развалом крупных промышленных предприятий, единых технологических комплексов: «Не мы создавали Метрострой, не нам его разваливать».

И сейчас Юрий Анатольевич не изменил своего мнения: «Метрострой должен быть единым. Метрострой должен выполнять роль главной и единственной организации, ответственной за строительство метрополитена в Москве».

В конце марта мы встретились с Юрием Анатольевичем Кошелевым, чтобы узнать, чем он занимается сегодня, о чем размышляет, что вспоминает...

— С каким настроением, Юрий Анатольевич, вы подходите к своему юбилею?

— Я подхожу к своему юбилею с хорошим настроением. С одной стороны, конечно, 80 — это все-таки очень солидный возраст. Но когда смотрю на окружение, в том числе и на свое ближайшее, рад, что я не в последних рядах. Потому что в это время многие мои ровесники или уже заканчивают свой «героический» путь, или теряют перспективу, или делаются вообще не интересными для окружающих, грустят, а не живут. Думаю, что мне пока удалось избежать элементов такого настроения и быть физически бодрым, нравственно здоровым, чувствовать себя по-прежнему полезным для страны. По-моему, довольно емкий ответ на этот вопрос.

— Теперь, когда вы на заслуженном отдыхе, у вас появилось свободное время. Как проводите его?

— Свобода есть свобода... Раньше я начинал свой рабочий день в 8 ча-

Ю.А. Кошелев, Б.И. Яцков в Колонном зале Дома союзов, на 75-летию Московского метростроя. 2006 г.



сов утра, а заканчивал, как правило, в 10–11 вечера. Для многих вещей не оставалось времени.

А вот теперь появилась возможность развивать другие наклонности своего характера. Много читаю. Хозяйничаю на кухне. С удовольствием готовлю первые и вторые блюда. Причем, делаю это иногда даже на научной основе, используя имеющуюся в этой области очень богатую литературу. Или опыт. Вообще-то, я считаю, что каждый нормальный человек должен уметь себя прокормить. Он должен уметь встретить гостей, он должен уметь приготовить обед, уметь поесть. И никогда не ныть, что вот, мол, всё плохо... Ничего. Надо самому в этом направлении продолжать работать, что тоже стало какой-то стороной моей жизни.

Но... все-таки мое свободное время является продолжением моей рабочей биографии. В юности я сделал очень верный шаг, связав свою жизнь с метростроением и подземным строительством. До сих пор считаю и, наверное, с этим закончу когда-то свой путь, что это был правильный выбор. Ни о чем не жалею. Поэтому и сегодня мне нельзя, невозможно, отойти от задач подземного строительства в стране и особенно — в Москве.

Ю.А. Кошелев: «Моё свободное время – продолжение моей рабочей биографии»

Окончание, начало на стр. 1

Я с большим интересом слежу за тем, как и чем живут подземные строители, какие появляются новшества у нас и за рубежом, какие важные объекты продолжают строиться или намечаются к строительству, что удастся, а что нет. У меня есть возможность все обдумать, проанализировать. Порой, вольно или невольно, задаю себе вопросы: «А все ли было сделано? И почему не сделано? А можно ли было сделать? И в чем я виноват?»

— Вы сделали все, что могли...

— Спасибо за добрые слова. Я придаю большое значение встрече с вами. Это говорит о том, что я не забыт и что, когда будет опубликована наша с вами беседа, многие прочтут её с ожиданием, что прозвучит что-то такое, о чем раньше не говорилось, или говорилось недостаточно откровенно, недостаточно ответственно.

Анализируя итоги прошлого, могу сказать, что мой производственный путь довольно сложный, тернистый, не такой гладкий, как может показаться со стороны. Профессия подземных строителей объективно сложная. Всегда важно, с чего ее начинаешь, какие делаешь первые шаги. И я начал правильно: после окончания МИИТа поехал строить тоннель между материком и Сахалином. Там был начальником участка. В дальнейшем работал практически на всех должностях, которые существуют в нашей профессии: и рядовым инженером производственного отдела, и главным инженером первичной строительной организации, и начальником такой организации, и главным инженером Главтоннельметростроя, и начальником Главтоннельметростроя. Принимал активное участие в определении технической политики в подземном строительстве в нашей стране. Но все-таки главное в том, какой же личный вклад ты внес? И внес ли? На этот вопрос надо отвечать мужественно.

— Но в вашем большом вкладе в подземное строительство никто не сомневается, Юрий Анатольевич!

— Вы так доброжелательно ко мне настроены, что, может быть, в своей оценке несколько преувеличиваете. В том, что никто не сомневается. К

сожалению, на моем пути было много людей, которые по-разному относились к этому, которые говорили в том числе: «А куда ты лезешь? Что тебе больше всех надо, что ли?» В этих условиях сохранить верность своей профессии и любовь к ней, я считаю одним из положительных итогов своей работы.

А самый главный ее итог заключается в том, что удалось сохранить Московский метрострой как ведущую организацию метростроения в Москве. И те, кто не согласен с этим, до сих пор подвергаются с моей стороны ожесточенной критике. А почему же, могут меня спросить, такую значную организацию трудно было сохранить? Достаточно вспомнить начало девяностых годов, когда разваливались и переставали существовать многие очень важные, очень влиятельные и полезные организации, а Московский метрострой сохранился, остался целостным. Не хочу преувеличивать свои заслуги в этом, но и уменьшать их тоже не собираюсь, поскольку в достижении этой цели я какую-то роль играл.

Не всегда были одни победы, не всё шло «на ура». Метрострой сохранился, но, к сожалению, сохранились и темпы строительства метрополитена в Москве. А они должны были, по крайней мере, в два раза быть увеличены. Вот это главное, что не удалось сделать.

Москва численно растет, развивается, без надежного транспорта она просто задохнется. И кто не понимает этого — к сожалению, таких людей и организаций достаточно — тот не понимает смысла сегодняшней жизни.

По самым скромным подсчетам в городе сегодня не хватает приблизительно 100 км линий метрополитена. А для того, чтобы преодолеть это отставание, в ближайшие три пятилетки надо строить не менее 50 км за каждые пять лет.

— Что же можно сделать, чтобы увеличить темпы строительства метро?

— Надо иметь решение правительства Российской Федерации о строительстве метрополитена на длительную перспективу. В нем должно быть определено, какие ли-



Счастливая семья: Клавдия Петровна и Юрий Анатольевич с дочерью Татьяной. 1950 год.

нии будут строиться, проектироваться, развиваться дальше. Такой четко поставленной задачи пока нет. Прошу понять меня правильно. Я не говорю, что Метрострой работает по воле волн. Но он все-таки развивается на уровне порога, который достиг, порядка 25 км в пятилетку. А надо 50 км.

Когда есть перспектива, появляется возможность заниматься дальнейшим развитием производственной базы, повышением оснащенности, иметь более стабильное финансирование. А то, как получается? То, вроде бы, нет совсем денег, а то их так много, что большую программу трудно выполнить.

Линии метрополитена сложные,



Юрий Анатольевич Кошелев со своим учителем и другом Алексеем Леонтьевичем Яремчуком.

большие, имеют значительный срок строительства, поэтому тут годовым и двухлетним планированием обойтись трудно. Нужно иметь четкую записку — кто и что должен делать для того, чтобы метро в Москве строилось. Причем, объективные задачи как бы решены: никто не спорит о том, что строительство метрополитена в Москве это практически единственный способ решения транспортной проблемы. Никто не возражает против того, что если одна треть территории Москвы находится за пре-

Кошелевы — коренные рязанцы. Тринадцатилетний Юрий с родителями — Анной Владимировной, Анатолием Ивановичем и младшим братом Левоу. 1940 год.

делами влияния линий метрополитена, то это недопустимо.

— Скоростные трамваи сейчас хотят пускать.

— Я — за скоростные трамваи. Но это все хорошо на фоне быстро развивающейся линии метрополитена. А как отдельные — это сомнительный способ решения транспортной проблемы. Она настолько значительна, и опыт жизни Москвы с 30-х годов, когда началось строительство метрополитена, такой положительный, что его не надо забывать. Ведь сейчас в кошмарном бреду не представишь, что было бы, если бы не было 280 км метрополитена, которые все-таки удалось построить. Так зачем же усугублять эту проблему?

Когда я работал в Главке, метро строилось в 14 городах нашей страны. Мы практически нашли такую неписаную формулу: город с населением более миллиона человек может строить метрополитен.

— К сожалению, сейчас эти стройки во многих городах заглохли. Денег нет.

— Насчет реплики: денег нет. Вспоминаю одно свое выступление в Колонном зале Дома Союзов. Там с высокой трибуны я говорил, что в лапотной нищез России нашлись деньги для того, чтобы начать строительство метрополитена в Москве, а теперь, в богатейшей стране, их нет.

Более творческий подход нужен к решению транспортной проблемы. И еще раз повторю, что он связан с быстрым наращиванием темпов строительства метрополитена. В это понятие входит много разных вопросов: мощностные проектные организации, научно-исследовательские организации, мощностные Московского метростроя — его численность, из каких организаций должен состоять, какие средства механизации должны быть задействованы. Если бы



были решены эти вопросы, ни начальник Метростроя, ни начальники СМУ не были бы озабочены вопросом: «Что делать завтра?» Такая важная стройка, как метро в Москве, должна иметь на несколько пятилеток вперед твердо записанное решение правительства.

Коллективу Метростроя хотел бы пожелать по-прежнему быть ведущей и главной силой в строительстве метро. Чтобы Метрострой спланивался, а не рассылался.

— Юрий Анатольевич, какое самое большое пожелание себе накануне юбилея?

— Я хотел бы продолжать творческое участие в решении трудных технических, организационных и других вопросов, связанных со строительством метро и вообще с подземным строительством. Хотел бы, чтобы мое влияние в этом вопросе не пропало. Правда, я не могу обижаться на то, что со мной не считаются — ничего подобного. Это и дает мне возможность продолжать жить. А жизнью своей я доволен — и ее прошлым и, надеюсь, будущим.

— Пусть у вас все будет хорошо, Юрий Анатольевич. Главное, чтобы вы были здоровы.

— На здоровье не жалею. В связи с этим пожеланием вспоминаю бывшего начальника Главтоннельметростроя Константина Александровича Кузнецова. Старейший метростроевец, бывший начальник шахты на строительстве московского метрополитена. Когда ему задавали вопрос о здоровье, он всегда, на мой взгляд, очень хорошо и ёмко отвечал: «Из нас каждый здоров по своему».

— Бодрости духа, счастья и удач желают вам метростроевцы. До следующего юбилея!

Беседу вели Фаина БЛИНОВА, Нина СОЛОВЬЕВА.

Награды и звания

Юрий Анатольевич Кошелев — Герой Социалистического Труда, награжден двумя орденами Ленина, орденами «Знак Почета», «За заслуги перед Отечеством» IV степени, знаком «Почетный транспортный строитель», многими медалями.

Ю.А. Кошелев — доктор технических наук, академик Академии транспорта, лауреат Государственной премии СССР. Ему присвоены почетные звания: «Заслуженный строитель РФ», «Заслуженный строитель Узбекской ССР», «Почетный строитель города Москвы».



Празднование 60-летия Мосметростроя в ГКЗ «Россия»: (слева направо) В.И. Ресин, Ю.М. Лужков, Т.В. Федорова, Ю.А. Кошелев. 1991 г.

Вспоминаю Краснопресненскую линию...

Мне памяты контакты с Юрием Анатольевичем Кошелевым во время строительства Краснопресненской линии московского метрополитена от станции «Октябрьское поле» до «Планерной». Тогда он — начальник Мосметростроя.

На новой линии несколько сложных интересных участков: проходка под каналом им. Москвы, проходка под дериационным каналом, односводчатая станция «Сходненская».

Начальник Метростроя уделяет новым инженерным решениям особенное внимание. Именно в ту пору он пишет и защищает кандидатскую диссертацию на тему сооружения тоннелей с разжатой в породу обделкой, которая также обкатывается на одном из участков новой линии.

Односводчатая конструкция станции в ту пору — дело относительно новое. Раньше, ещё до войны, в Москве были построены две таких станции, «Библиотека им. Ленина» и «Аэропорт», но они оказались трудоёмкими

в реализации. В начале же 70-х годов при наличии новых технологических возможностей было решено вернуться к односводчатой конструкции.

К тому времени на мелком заложении в Москве станции метро выполнялись только колонного типа, где возможность варьирования ограничивалась изменением лишь шага колонн и их колористическим оформлением, обращение же к односводчатой конструкции, в случае удачной реализации, позволяло значительно расширить рамки архитектурных возможностей метро.

В процессе сооружения станции «Сходненская» (здесь я был начальником участка) с участием МИИТа проводились научно-исследовательские работы, позволявшие совершенствовать, как конструкцию, так и технологические процессы.

Мы постоянно чувствовали неослабный интерес Юрия Анатольевича к строительству «Сходненской», к проводимым исследованиям, тем более,

что их результаты находили сразу же практическую реализацию.

Станция оказалась готова за 8 месяцев до пуска. Начальник Метростроя по этому случаю с платформы «Сходненской» давал интервью для телевидения: «...Односводчатая станция «Сходненская» возведена по новой промышленной технологии в рекордно короткие сроки под руководством инженера Сергея Петровича Преображенского...» Мои, тогда живые и здоровые родители, с нетерпением ждали и сморели эту передачу. Как приятно было отцу с матерью услышать добрые слова о сыне. Их свечение в ту пору было и остается для меня самой большой наградой. Митинг открытия нового участка Краснопресненской линии проходил на «Сходненской». С той поры открылась череда односводчатых станций Московского метрополитена.

За строительство Краснопресненской линии, и за новые технические достижения Юрия Анатольевича Кошелеву было присвоено в 1976 году звание Героя Социалистического Труда.

Сергей ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ.

Под руками – красота, под ногами – хлябь

В конце прошлого года во время обходов центрального участка Люблинско-Дмитровской линии не один раз приходилось слышать, как на «Сретенском бульваре» директор УСР Александр Иванович Мышенков спрашивал у строителей СМУ-5, когда же будет дан широкий фронт работ. И вот с начала 2007-го у отделочников появилась возможность развернуться сразу на нескольких направлениях. Сейчас они покрывают гранитом платформу, монтируют зонт, ведут облицовку стен и пилонов. «Сретенский бульвар» постепенно приобретает тот вид, который представит перед будущими пассажирами. Да и перед теми москвичами и гостями столицы, которые станут просто проезжать через эту станцию.

Последнее обстоятельство стоит отметить особо, так как на 939-й шахте еще не завершилась вся проходка. СМУ-5 и его субподрядчики продолжают вгрызаться в породу, где будет проходить часть пересадочных тоннелей, коридоров и ходков. И это касается, хотя в разной степени, обеих пересадок – как на «Тургеневскую», так и на «Чистые пруды». А проходка пересадочных узлов не может не сказываться на условиях работы отделочников.

Вот, например, камнетёсы, занимающиеся облицовкой путевых стен. Стоя на лесах, они устанавливают одну мраморную плиту за другой, под их руками рождается красота, а под ногами у них – растрепанная хлябь. Пусть не глубокая, но все равно влияющая на настроение не лучшим образом.

Дело в том, что проходчики вскрыли водоносные пласты, местные насосы с притоком воды не справляются, и ручьи текут по выработкам шахты. В подходной штольне образовались целые заводи. Без резиновых сапог никому до рабочих мест не добраться, в том числе и отделочникам.

Как сказал начальник участка УСР Александр Иванович Шишкин, к 28 марта из 1600 квадратных метров общей площади было облицовано 226 квадратных метров путевых стен. Это всего лишь одна седьмая часть, но уже есть возможность представить замысел архитектора Галины Мун. В соответствии с ним по стене чередуются вертикальные и вогнутые отрезки. Вертикальные вставки, немного не доходящие до цоколя, отделяются светлым мрамором, вогнутая поверхность – красноватым.

Левую стену облицовывает звено Дмитрия Владимировича Гришина. В тот день гранитчики, выводя ряды по радиусу, заданному обелкой тоннеля, имели дело с **Начальник участка А.И. Шишкин, механик А.В. Жалнин и бригадир слесарей Н.К. Луканин.**



В работе и зонт, и путевая стена.

Замкнута первая арка между пилонами.

Фото А. ПОПОВА

В.А. Матейкович облицовывает пилон.

цветным камнем. Гришин называет его «рыжим» и говорит, что сам отдал бы предпочтение зеленому или другим подобным тонам.

С камнем он работает 11 лет, а раньше был плотником, получив исходную профессиональную подготовку в ПТУ-72. Поступить туда на учебу Дмитрию посоветовала соседка по дому Нина Николаевна Османова, преподаватель этого учебного заведения. Свой трудовой путь молодой москвич начал со строительства жилых домов, есть его вклад, например, в возведении высотки общежития УПЦ на Коровинском шоссе. А потом его направили на станцию «Дубровка», где Гришин решил переучиться на камнетёса, беря уроки прежде всего у Владимира Михайловича Багрия. Потом были «Печатники», другие объекты, последним из которых стал второй выход «Маяковской». Год от года новый камнетёс набирает мастерство и стремится походить на ведущих специалистов участка – таких, как признанные асы отделки Виктор Адольфович Матейкович, Евгений Степанович Фролов.

Матейковичу поручили облицовку первых двух опытных пилонов на платформе станции. По форме они весьма своеобразны. В сторону среднего зала выступают сдвоенные острые края, обрамляющие



Маляр Ю.А. Киселева, мастер Н.Ю. Арапов и плитчица Н.В. Кабанова.

скругленную нишу, а со стороны платформы пилон закругляется сверху, причем достаточно круто – верхний ряд мраморных плит отходит от вертикали более чем на 45 градусов. Установка их требует немалого умения. И там еще нет окончательного решения по арке, соединяющей пилоны. Вариант с использованием камня уже осуществлен, на очереди вариант с металлическим порталом из нержавеющей стали.

Стоя на платформе станции, Александр Иванович Шишкин объясняет, как взаимосвязаны все элементы конструкции. Светильник должен находиться строго по оси ниши, а пилоны начинаются с монтажа каркасов, которыми занимаются субподрядчики из ООО «СтальЖБК». Потом специалисты СМУ-4 делают свою трубную разводку, и лишь после них наступает очередь камнетёсов. И к монтажу зонта в этих местах слесари УСР могут приступить лишь тогда, когда СМУ-4 установит закладные под светильники.

– Сложности хватает, – резюмирует Шишкин. – Но невыполнимых работ не бывает.

Александр Иванович пришел в УСР, когда в начале 90-х годов строилась станция «Алтуфьево». До того, после окончания в 1980 году МИИТа, работал ведущим конструктором в СКТБ, был секретарем комитета

ВЛКСМ Московского метрополитена. После «Алтуфьево» у него были «Дубровка», «Парк Победы», «Улица Горчакова», «Бунинская аллея», «Деловой центр». Начальником участка он стал на «Международной».

Спрашиваю Шишкина, на кого он, прежде всего, опирается здесь, на «Сретенском бульваре». Он называет механика Александра Викторовича Жалнина и мастера Николая Юрьевича Арапова, которые вышли из рабочих. У бывшего гранитчика Арапова 18 лет метростроевского стажа. А Жалнин на

Архитекторов наградили за сочувствие

Памятный знак «Сочувствие», установленный погибшей собаке в верхнем вестибюле станции метро «Менделеевская», получил свою первую награду.

Его авторов – скульптора Алексея Цигала, художника Сергея Цигала, архитектора Андрея Налича и дизайнера Петра Налича – наградили дипломами и премией Объединения московских скульпторов. Она вручается за лучшую скульптурную работу года. Художники выразили уверенность, что эта награда – не последнее свидетельство признания значимости такого памятника. Они также отмечают, что скульптурная композиция пользуется народной популярностью: ее ежедневно украшают цветами, люди приезжают специально посмотреть на памятник собаке не

ВЕСТИ СО СТРОЕК



Камнетёс Д.В. Гришин.



Фото П. СЕМЕНОВА

Метрострое с 1976 года и лишь в прошлом году согласился, имея диплом инженера, перейти из слесарей в механики.

Для мастера одна из постоянных проблем на этой шахте – организация доставки материалов, так как ствол один, и приоритет, конечно, отдается откатке. Механику надо было придумывать, как ускорить в специфических условиях «Сретенского бульвара» монтаж зонта. Он показал внедренное на участке металлическое приспособление, позволяющее надежно увязывать координаты пилонов и точки крепления картин.

– А остальное уже дело привычное, – сказал Жалнин. – Тем более что слесарями командует опытный специалист, со стажем не меньше моего. Это Николай Кузьмич Луканин, знающий все тонкости отделки.

Первой станцией в трудовой биографии Луканина была «Бабушкинская», а бригадиром он стал уже через четыре года – на «Марксистской». С его точки зрения, основная особенность работы на нынешнем объекте состоит именно в том, что здесь еще не закончена проходка. Но он верит, что скоро все наладится, и отделочники будут работать в нормальных условиях.

Юрий ПЕТРУНИН.

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

только из разных районов Москвы, но и из других городов.

В поездах станет просторней

В конце марта на нескольких линиях метро, в том числе на самой загруженной – Таганско-Краснопресненской – увеличено количество пассажирских мест.

Все это стало возможным благодаря уменьшению интервалов между прибытиями поездов, а также за счет модернизации составов. Уже сейчас пассажиры Таганско-Краснопресненской линии могут ездить в вагонах, в которых по краям нет сидений. Дело в том, что в них раньше были кабины машинистов. За счет их ликвидации и освобождения дополнительного пространства для пассажиров.



Возвращение на поле ФУТБОЛ

После недельного перерыва, связанного с переходным состоянием футбольного поля, метростроевские спортсмены вернулись на стадион клуба «Здоровье». Командам второй подгруппы надо было еще сыграть по два матча, чтобы закрыть все пустые клеточки в таблице предварительных матчей.

НАЧАЛИ НА РАВНЫХ...

Футболисты КСУМа, уступив в стартовом матче, проведенном еще на снегу, команде СМУ-13, проанализировали причины той своей неудачи и к следующей игре отнеслись очень серьезно. Это частично подтвердилось в первом тайме их встречи с заводскими футболистами. Коммунальщики даже открыли в ней счет, когда отличился один из братьев Строкань — Александр. Потом успешно проби капитан команды Метромаша Виктор Седов, установив к перерыву ничейный результат — 1:1.

А во втором тайме метромашевцы вышли вперед, благодаря быстрой комбинационной игре. На 25-й минуте их форвард Владимир Сушилинин хорошо открылся и, получив выверенный пас, переправил мяч в ворота соперников. Те хотели было снова восстановить равновесие, предприняли ряд атак, но их усилия завершились лишь неточным ударом Сергея Рыбакова. На этом наступательный пыл команды КСУМа угас. А заводские футболисты упрочили свое положение, когда третий гол забил Алексей Брындин, а четвертый записал в свой актив всё тот же Седов. Мяч, который в ответ на это провел Степан Строкань, на исход матча не повлиял. Выиграв со счетом 4:2, метромашевцы подтвердили свой класс.

КОМАНДА СМУ-3 В УДАРЕ

В тот же день, 27 марта, померялись силами команды СМУ-3 и СМУ-13. Удача в первом туре открыла футболистов СМУ-13, и во второй игре им очень хотелось продолжить свое победное шествие. Однако их соперники выстроили надежную линию обороны и наступательные действия форвардов СМУ-13 не принесли никакого результата. Кроме, пожалуй, усталости. А в одной из контратак футболистов СМУ-3 расторопный Сергей Кузнецов получил возможность переложить мяч на ударную ногу и нанёс сокрушительный удар по воротам СМУ-13. Так перед перерывом был открыт счёт.

Второй тайм уже полностью проходил под диктовку футболистов СМУ-3. Сначала Виктор Коровин увеличил разрыв, а потом Сергей Кузнецов, забив один за другим еще два гола, установил окончательный счет — 4:0 в пользу СМУ-3.

БОГАТЫЙ УРОЖАЙ

Заключительный тур подгруппы «Б» прошел 29 марта. Первыми на поле вышли команды Метромаша и СМУ-13. К этой встрече в активе заводчан было две победы, у футболистов СМУ-13 — одна. Теоретически возможен был результат, выравняющий положение этих команд. Пытаясь его добиться, менее пре-

успешный к тому дню коллектив попытался дать бой одному из лидеров метростроевского футбола. Наступательной энергии спортсменам СМУ-13 хватило почти на половину первого тайма. Ну а потом команда Виктора Седова показала свои возможности. Остроумную комбинацию, затеянную Брындиным и Сушилиным, удачно завершил Виктор Исаев. А дальше уже сам Брындин дважды поразил ворота команды СМУ-13. Наконец, перед свистком на перерыв четвертый мяч красиво забил Сушилинин — он выпрыгнул и нанёс удар головой да еще с разворота.

Обеспечив неплохой задел в первом тайме, заводчане несколько расслабились, и сразу после перерыва соперники этим воспользовались. Форвард СМУ-13 Алексей Лифанов «размочил» счёт — 4:1. Однако большего добиться ни ему, ни его товарищам не удалось. А вот основные заводские нападающие — Сушилинин и Седов — отметились в протоколе матча ещё по одному разу. В итоге третья и самая безоговорочная победа заводских футболистов — 6:1. Они заняли первое место в своей подгруппе и в полуфинале встретятся с командой СМУ-4, ставшей второй в подгруппе «А».

БОРЬБА БЫЛА УПОРНОЙ

В последнем матче подгруппы у команды СМУ-3 был реальный шанс выйти на второе место и продолжить потом борьбу за медали первенства. Ведь ей противостояли аутсайдеры из КСУМа, не завоевавшие к тому дню ни одного очка. Уверенность в собственном превосходстве диктовала футболистам СМУ-3 спокойную, размеренную игру. И они чуть было не поплатились за это. Коммунальщикам удалась одна из их атак, и их форвард Сергей Рыбаков на 9-й минуте открыл счёт. Оправившись от кратковременного шока, футболисты СМУ-3 переменяли тактику и заиграли быстрее. К атакам стали подключаться Кузнецов, Колганов. Их совместные усилия увенчались отличным пасом Анатолию Вадаеву, который восстановил равновесие — 1:1. С таким счетом команды ушли на перерыв.

Второй тайм начался в равной борьбе и на равных скоростях. Но вскоре стало ясно, что такой темп не очень подходит нападающим КСУМа. Под грузом усталости они не успевали возвращаться на свою половину поля, предоставляя тем самым свободу действий футболистам СМУ-3. Один за другим этой свободой воспользовались испытанные бомбардиры Сергей Кузнецов и Виктор Коровин. Счет после этого стал 3:1. Коммунальщики предприняли еще одну попытку переломить ход матча. Александр Строкань отквитал один мяч — 3:2. И это было последней удачей футболистов КСУМа, а их соперники праздновали успех еще один раз, когда Сергей Кузнецов поставил в нелегком, напряженном матче победную точку — 4:2. Вторая победа команды СМУ-3 вывела ее на второе место в подгруппе «Б». Значит, ей предстоит стыковой матч с тоннельщиками, которые стали сильнейшими в первой подгруппе.

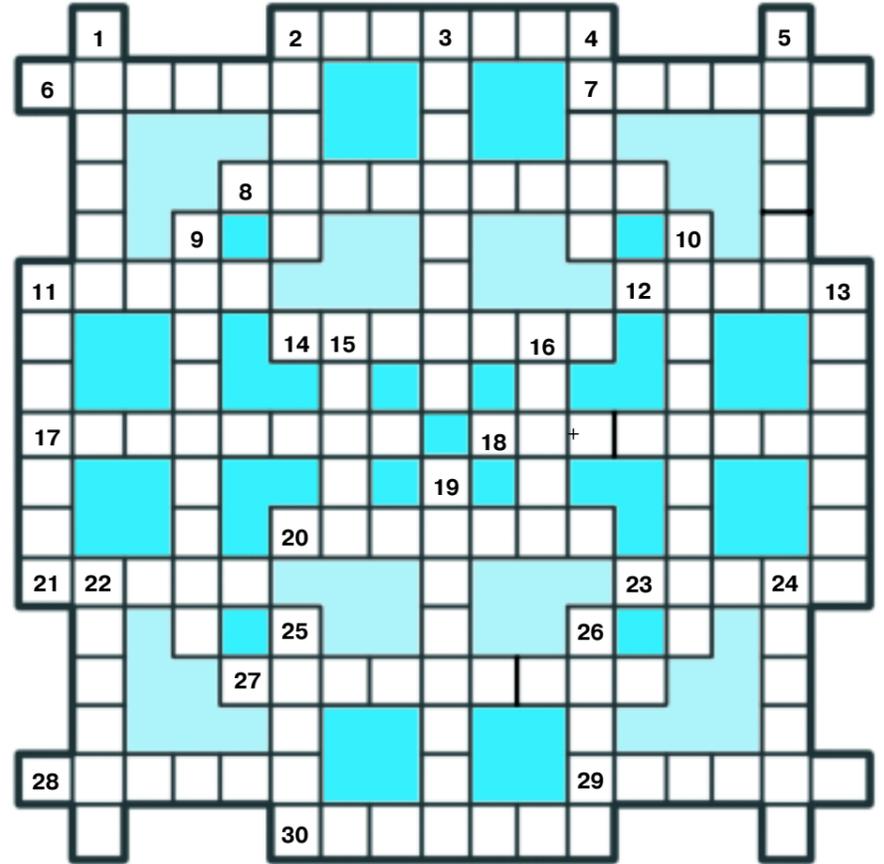
Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба Мосметростроя.

Благотворительная акция

29 марта Департамент градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы совместно с горкомом отраслевого профсоюза провел в Храме Христа Спасителя благотворительную акцию для семей московских строителей, потерявших кормильца вследствие несчастного случая на производстве.

В Верхнем Храме была отслужена панихида, а в Большом зале трапезных палат устроители акции организовали поминальный стол. Вдовам и несовершеннолетним членам семей погибших за последние семь лет строителей, среди них трое метростроевцев, оказана адресная материальная помощь.

Кроссворд



По горизонтали: 2. Вид изобразительного искусства. 6. Четырехколёсная повозка для перевозок грузов конной тягой. 7. Планета Солнечной системы. 8. Оригинал. 11. Сельскохозяйственная машина для сортировки и очистки зерна. 12. Резкий звук от чего-то сломавшегося. 14. Пущенная в 1972 году станция метро, которую построило СМУ-7. 17. Небольшая морская промысловая рыба. 18. Особенности строения горных пород, обусловленные характером расположения их составных частей. 20. Портовый город на юге Франции. 21. Выполняемая всем коллективом спешная работа. 23. Порывистое круговое движение ветра. 27. Дореволюционный страж порядка в городе. 28. Приспособление для просеивания муки. 29. Одна из рек, образующих знаменитое с древних времён Двуречье. 30. Химический элемент, редкий металл.

По вертикали: 1. То, что надо выиграть, чтобы получить выгодный строительный заказ. 2. Площадка на бульваре, засеянная с декоративной целью травой. 3. Автор архитектурного проекта станции метро «Улица Академика Янгеля». 4. Царь, попавший в древнегреческий миф благодаря запущенным конюшням. 5. Крупный выставочный центр за МКАД, рядом с которым пройдет Строгинская линия метро. 9. Станция метро, которую СМУ-14 построило под руководством Н.Г. Зайдуллина. 10. Паук с характерным рисунком на спинке. 11. Зыбкое место в болоте. 13. Морское судно. 15. Поездка с грузом. 16. Область распространения того или иного явления. 19. Подразделение конницы. 22. Знаменитый российский боксёр, готовящийся к бою с Владимиром Кличко. 24. Единица измерения углов, примерно равная 57 градусам. 25. Тропический орех. 26. Наездник.

Составил М. ПЕТРУНИН.

Ответы на кроссворд, напечатанный 23 марта.

По горизонтали: 1. «Арбатская». 5. Курага. 6. Творог. 9. «Томь». 10. Оркестр. 11. Карп. 15. Автор. 16. Хутор. 18. Афина. 19. Схема. 20. Устав. 24. «Обрыв». 25. Индюк. 26. Гурон. 27. Туес. 28. Баженов. 31. Идея. 34. Ацетон. 35. Вискон. 36. Полиспаст.

По вертикали: 1. Аура. 2. Багор. 3. Кювет. 4. Ядро. 5. Комета. 7. График. 8. Жесть. 9. Транспорт. 12. «Планерная». 13. «Орехово». 14. Кабарга. 16. «Химки». 17. Русак. 21. Юрьева. 22. Адрес. 23. Кредит. 29. Атолл. 30. Олива. 32. Серп. 33. Пост.

ЛОЗОВОЙ Николай Иванович

На 86-м году жизни скончался ветеран Московского метростроя, Герой Социалистического Труда, участник Великой Отечественной войны Николай Иванович Лозовой.

Николай Иванович родился 19 января 1922 года в селе Захарово, Канышевского района, Курской области. Свою трудовую деятельность начал в 17 лет, приехав по комсомольской путевке на строительство 2-й очереди Московского метрополитена. Работал на строительстве станции «Новокузнецкая» откатчиком, чеканщиком, монтажником.

В 1941 году Николай Иванович ушел на фронт. До конца войны был в действующей армии. В 1953 году он снова вернулся на Метрострой. Во время освоения целинных земель был направлен в числе «тридцатитысячников» в Восточный Казахстан, где возглавил колхоз имени Калинин, который под

его руководством в кратчайшие сроки превратился в передовое хозяйство. За достигнутые успехи Николаю Ивановичу Лозовому было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В 1979 году Николай Иванович возвращается в Москву и поступает на работу в КСУМ. Он возглавляет Калужскую базу отдыха, куда входят пионерский лагерь «Юный метростроевец» и детский городок «Фролик». Под его руководством была закончена реконструкция лагеря, построены столовая, котельная. База отдыха превратилась в одну из лучших среди предприятий Москвы и Калужской области. Ежегодно здесь отдыхало около 2000 детей.

Николай Иванович был грамотным, требовательным и ответственным руководителем, скромным, добрым и отзывчивым человеком. Уже находясь на заслуженном отдыхе, он вел большую общественную работу в Жуковском районе Калужской области.

Светлая память о Николае Ивановиче навсегда сохранится в наших сердцах.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного.

Коллектив Коммунально-строительного управления.

КУРГАНОВА Валентина Семеновна

С глубоким прискорбием коллектив монтажников СМУ-4 воспринял известие о смерти на 77-м году жизни Валентины Семеновны Кургановой, ветерана Мосметростроя и СМУ-4.

Валентина Семеновна трудилась в нашей организации с 1950-го по 1989 год. Профессия у нее была не женская — электросварщик ручной сварки. Работая на строительстве метрополитена наравне с мужчинами, она выполняла сменные задания с хорошим качеством и в точно намеченные сроки. Перед уходом на заслуженный отдых Валентина Семеновна перешла в механический цех. Энергичная, быстрая, ловкая, она всегда помогала молодым рабочим. Будучи человеком неравнодуш-

ным, участвовала в общественных мероприятиях коллектива. Ее труд был отмечен наградами и поощрениями руководства СМУ.

Кургановы — одна из династий СМУ-4. Муж Валентины Семеновны, В.Р. Курганов, трудился электросварщиком, а дочь и поныне работает в мехцехе.

Валентина Семеновна была жизнерадостным человеком, любила жизнь, своих родных, близких, свой коллектив. Последнее время она жила в деревне, была счастлива. Но... её болезнь оказалась неизлечимой.

Коллектив монтажников выражает искреннее соболезнование семье Валентины Семеновны Кургановой. Память об этой светлой красивой женщине надолго сохранится в сердцах тех, кто ее знал.

Коллектив монтажников СМУ-4.

АВЕРЬЯНОВ Олег Анатольевич

Коллективы ООО «Спецметрострой» и ООО «Тоннель-2001» с прискорби-

ем извещают о том, что на 56-м году жизни трагически погиб в автомобильной катастрофе Олег Анатольевич Аверьянов.

Олег Анатольевич родился 30 августа 1951 года в Ташкентской области. В 1973 году окончил Ташкентский орден Трудового Красного Знамени институт инженеров железнодорожного транспорта. С 1980 года трудился ведущим инженером Ташметростроя, главным конструктором СКТБ Главтоннельметростроя.

В 2003 году началась его работа на Московском метрострое: в ЗАО «СМУ-15», затем в ООО «Тоннель-2001», с декабря 2004-го — в ООО «Спецметрострой» начальником технического отдела.

Ушел из жизни опытный инженер, хороший товарищ, замечательный жизнерадостный человек, у которого было немало идей и планов на будущее. Невосполнима наша утрата. Неизмеримо горе родных и близких. Мы выражаем им свое глубокое соболезнование.

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 03.04.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 231