

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

МОНТАЖНАЯ КАМЕРА ДЛЯ МАЛОГО «ХЕРРЕНКНЕХТА»

На точке «С» Серебрянборских тоннелей, справа от большого котлована, строится монтажная камера для малого «Херренкнехта», с помощью которого проходчикам СМУ-3 предстоит вести левый перегонный тоннель к станции «Строгино». К 26 июня участок Вячеслава Деханова из СМУ-9 разработал в камере грунт на глубину первого яруса. Выход на уровень лотка механизаторам запланирован на конец июля.

«ЛОВАТ» НАБИРАЕТ СКОРОСТЬ

На 20 колец обделки за последние три дня предыдущей недели продвинулся по трассе левого перегонного тоннеля от станции «Крылатское» ТПК «Ловат». Ав первых числах июня, когда щит вторично стартовал после временной остановки из-за переоборудования руддвора, для получения такого же результата проходчикам участка Виктора Попова из ТО-6 потребовалось 4 дня.

Всего с начала месяца к 26 июня тоннель удлинился на 101 метр и достиг 227-го кольца. Переход на постоянную схему откатки дал возможность поддерживать стабильную скорость проходки на уровне 6-7 колец в сутки. Тем временем завершается и строительство цеха подготовки блоков обделки: там уже установлены две кран-балки и смонтировано перекрытие.

ДОШЛИ ДО МЕСТА СБОЙКИ

Проходческая бригада Василия Смыкова с четвертого участка СМУ-1, идя от станции «Сретенский бульвар» в сторону «Чкаловской», завершила свою работу в левом перегонном тоннеле. Она достигла пикета, к которому идущие навстречу проходчики СМУ-6 должны пробиться в начале июля.

ЮБИЛЕЙ

Исполнилось 80 лет заместителю председателя Правления Тоннельной ассоциации России Сергею Николаевичу Власову. Среди многочисленных поздравлений, полученных известным тоннельщиком в день юбилея, был и приветственный адрес от коллектива Мосметростроя.



ВТОРАЯ СМЕНА УЖЕ НА ПОРОГЕ

Вот и закончилась первая июньская смена в лагере. Сегодня дети вернутся в Москву. В 16 часов «Икарусы» прибудут к церкви Архангела Михаила, недалеко от метро «Юго-Западная». А 4 июля, в «Юный метростроитель» отправится на отдых вторая смена - 560 ребят. Медицинский осмотр детей будет проводить во Дворце культуры Метростроя 2 и 3 июля. Родительский день назначен на 15 и 16 июля.

Веселого отдыха, юные метростроители!

Перегон — это тоже непросто

Сооружение станций глубокого заложения, особенно пересадочных, по справедливости считается самым сложным делом в метростроении. Каждый метровокзал — это большое количество разнокалиберных подземных помещений. Однако и проходка перегонов между станциями это не просто тоннелирование. Конкретный пример — нынешняя ситуация на 940-й шахте, где вместе со своими субподрядчиками трудится участок Александра Филипповича Невина из СМУ-15. Левый перегонный тоннель в отведенных границах между СМУ-8 и СМУ-5 пройден полностью. Остался один правый. И, тем не менее, на шахте находятся в работе три забоя. Основной, конечно, в правом перегоне, который проходчики ведут в сторону станции «Сретенский бульвар», имея на вооружении буровзрывной метод и блокоукладчик с «пэпэмкой». Второй забой открыт в венттоннеле для сооружения электрощитовой камеры. Наконец, в третьем пробивается межтоннельный ходок — один из двух, предусмотренных проектировщиками перед камерами металлоконструкций и за ними для образования обходных путей.

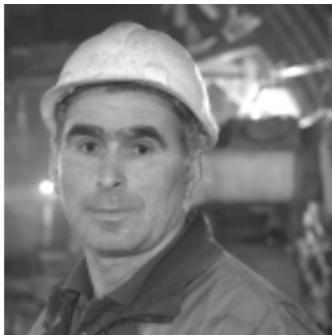
А помимо проходки и последующей чеканки возникают и дополнительные строительные задачи. В левом перегоне обделка частично выполнена из железобетонных блоков, и это место пришлось как раз на камеру металлоконструкций и соседние метры тоннеля. Но в такие блоки межтоннельный ходок не врежешь, значит, надо там, на примыкании к камере с обеих сторон, менять имеющуюся обделку на чугунную.

Для подготовки к этому в левый перегонный тоннель пришли слесари, собрали перед камерой леса, чтобы смонтировать приспособление типа балки с блоками, с помощью которых лебедкой предстоит выдерживать блоки обделки. Туда же 21 июня откатчики доставляли чугунные тубинги.

Всей работой руководил опытный строитель, сквозной бригадир Михаил Билалов, более тридцати лет тому назад приехавший на Мосметрострой по комсомольской путевке. Сначала он как проходчик в составе одного из участков СМУ-8 строил «Площадь Ильича», после нее — «Домодедовскую». В 1980 году перешел в только что сформированное СМУ-15 и трудится в нем до сих пор.



Венттоннель. Справа — электрощитовая камера.



Сквозной бригадир откатчиков М.А. Билалов.

Машинист электровоза А.Н. Икомасов.



Фото А. ПОПОВА

ВЕСТИ СО СТРОЕК

На 940-й шахте все ему давно и хорошо знакомо. Ясно представляет себе Билалов и основную ее проблему — ограниченные возможности по вывозу породы с площадки, находящейся вблизи Бульварного кольца столицы. Вагоны бывает просто некуда разгружать. Отсюда — возникающий время от времени дефицит порожняка. В таких условиях важно, чтобы объективные трудности не усугублялись субъективными. Говоря конкретно, чтобы путевое хозяйство было в порядке.

— У нас два электровоза, шесть машинистов, — рассказывает Билалов. — И мы сами поддерживаем в рабочем состоянии пути, которых у нас около полутора километров. Каждую субботу выходим на смену — подтягиваем, рихтуем, ремонтируем. И на шахте нет случаев, чтобы вагон или электровоз забурился. Так что все от людей зависит.

Бригада откатчиков укомплектована в основном новичками. Но есть и несколько ветеранов. Одного из них, машиниста Алексея Икомасова, сам бригадир вернул на шахту, вернув его из сторонней организации.

Проходчики из бригады Ивана Савченко: Э.Г. Бочко, В.В. Рождественский, С.В. Марудин, М.П. Кривоzubов (верхний ряд), Р.У. Хусаинов, В.Ю. Голов.

У Алексея метростроительский стаж отсчитывается с «дембеля» — с 1981 года. Но он и в армии водил электровоз. Только там, на закрытом объекте под Семипалатинском, питание шло от аккумуляторов.

В тот день, 21 июня, Алексей с утра доставил в правый перегонный тоннель 14 порожних вагонов для проходческой бригады Ивана Савченко. Но это меньше половины того, что нужно после очередного взрыва. И машинист комплектовал еще один состав.

Самого бригадира проходчиков в забое я не увидел — он у себя на Алтае, в отпуске. Замещает Савченко машинист «пэпэмки» Эдуард Бочко. Как выяснилось, он потомственный шахтер. И мало того, что в Москву приехал из Новошахтинска Ростовской области, так еще и родился в День шахтера. Породопогрузочную машину Эдуард начал осваивать в 1989 году, когда велась проходка тупиков за станцией «Медведково».

Здесь забой ему нравится:

— Условия хорошие. Водичка лишь иногда «сопливится», но потом пропадает.

— Какой наказ давал бригаде Савченко перед уходом в отпуск?

— Ничего особенного. Просто сказал, чтобы продолжали работать, как работали до тех пор...

В правом тоннеле заняты три проходческих бригады. Помимо уже названного Ивана Савченко, ими руководят Владимир Голубцов и Геннадий Кокорев. Работая в три смены с выходными, они вот уже два месяца под-

ряд обеспечивают проходку по 70 метров.

— Были случаи, — отмечает начальник участка Невин, — когда за сутки и пять колец собирали. Это если хватало порожняка. При такой скорости проходки остающиеся 330 метров вполне можно осилить к началу зимы. И это притом, что вечерняя смена у нас практически простаивает — все из-за той же проблемы с откаткой. Поэтому я думаю уже со следующей недели переходить на двухсменный график. А освободившиеся люди потребуются в левом перегонном тоннеле. Туда уже помимо монтажников СМУ-4 с участка Александра Нечаева пришли и путейцы ТО-6, возглавляемые горным мастером Александром Гомаюновым. Со вчерашнего дня они начали завозить на этот перегон композитные полшпалки. И я планирую числа с 10 июля приступить там к укладке путевого бетона. А это тоже требует подготовки...

Помимо присутствия путейцев в левом перегонном тоннеле можно было отметить и субподрядчиков из фирмы «Монофлекс Френкеля», занимающихся чеканкой — они завезли туда большое количество мешков с БУСом.

Чеканщики «Монофлекса» продвигаются вперед на 27 колец в месяц, у бригады Василия Зятнина из СМУ-15 показатель поменьше — 25 колец, но она работает в венттоннеле, построенном еще в прошлом десятилетии, где переболтежка означает обязательное срезание старых болтов.

Юрий ПЕТРУНИН.

Страницы истории



Продолжение. Начало в № 44 (2003 г.), № 2, 8, 9, 12, 13, 15, 18, 23, 24, 25, 31, 32, 34, 38, 44, 47 (2004 г.), № 1, 4, 7, 9, 10, 14, 16, 21, 23, 24, 28, 29, 32, 34, 39, 42, 45, 48 (2005 г.), № 2, 8, 15, 18.

Из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 30 марта 1984 г.:

«За успехи, достигнутые при строительстве Серпуховского радиуса Московского метрополитена имени В.И. Ленина, наградить:

медалью «За трудовую доблесть»

Семенову Зинаиду Борисовну — повара Коммунально-строительного управления Мосметростроя; медалью «За трудовое отличие»

Уханову Зинаиду Ивановну — бригадира маляров Коммунально-строительного управления Мосметростроя.

Первый заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР В. Кузнецов

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР Т. Ментешавили».

Н.Г. Соколов, начальник КСУМа в 1966–1987 гг. Из воспоминаний 1994 г.:

«После завершения строительства корпусов дети начали выезжать в лагерь на зимние каникулы. В 1985 году Мосметрострой закупил и установил в лагере плавательный бассейн. Забота об отдыхе детей метростроевцев всегда была под контролем руководства, парткома, дорпрофсожа и комитета ВЛКСМ Мосметростроя. На работу с детьми направлялись передовые, надежные и проверенные кадры. Главной организацией по содержанию и подготовке пионерского лагеря к оздоровительному сезону до сегодняшнего времени является КСУ Мосметростроя».



Бригадир штукатуров-маляров КСУМа Е.И. Серегина и маляра Е.Г. Крупнина ведут косметический ремонт корпусов в загородном детском городке Фролки. 1986 год.

Летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза В.Ф. Быковский среди юных метростроевцев в пионерском лагере. 1980-е годы.



Первостроители метро на субботнике в «Юном метростроевце». 1980-е годы.

Благодарственное письмо Председателя Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя Т.В. Федоровой от 18.09.1987 г.:

«Уважаемый Никодим Георгиевич! Совет ветеранов войны и труда Мосметростроя от имени всех ветеранов выражает сердечную благодарность за внимание и заботу в организации и обслуживании Праздника труда и отдыха в Балабаново.

Благоустройство и озеленение территории пионерлагеря «Юный метростроевец», осуществленное ветеранами, — достойный вклад в общие усилия и самоотверженный труд советского народа в день Всесоюзного субботника».

Из доклада начальника Мосметростроя Ю.А. Кошелева. «Метростроевец», 1986 г.:

«На XII пятилетку Московскому Метрострою установлено задание по повышению производительности труда в размере 34,2 процента. В соответствии с этим заданием и запланированными объемами установлена численность коллектива Метростроя по годам пятилетки.

1986г. — 14620 чел.; 1987г. — 19973 чел.; 1988г. — 24254 чел.; 1989г. — 26475 чел.; 1990г. — 32155 чел.

Таким образом, она увеличивается на 18 тысяч человек, или больше чем в 2 раза. Для этих целей Московскому Метрострою предусмотрено выделить 320 тыс. кв. м жилья, в том числе 70 тыс. кв. м для общежитий.

Привлечь на стройку 18 тысяч молодых строителей, поселить их, выучить, превратить в метростроевцев, передать им славные метростроевские традиции — задача трудная, но благородная. Она должна быть решена.

...Получили мы дом в Строгино площадью 11 тыс. кв. м, где оборудуем первоклассное общежитие. Хочется сказать большое спасибо и Моссовету, который выделил этот дом Метрострою, и знатному бригадиру Затворницкому, который этот дом построил.

Уже в 1987 году предстоит получить и освоить 10 таких домов. Серьезно возрастает в связи с этим роль нашего Коммунально-строительного управления».

Из акта приема-передачи от 25.09.1987 г.:

«Сего числа бывший начальник КСУМа Соколов Н.Г. и вновь назначенный и.о. начальника КСУМа Агапов Н.А. в присутствии заместителя начальника Мосметростроя Бучинского И.И., главного бухгалтера КСУМа Бе-

Здание общежития № 8 в Строгине. Фотография 1988 года.



Праздничный вечер в красном уголке общежития № 3 по Нижней Первомайской улице. 1989 год.



Директор КСУМа Н.А. Агапов, председатель совета ветеранов КСУМа Н.Г. Соколов, врач МСЧ № 2 И.А. Куприянова, председатель дорпрофсожа Метростроя А.И. Родионов, главный инженер КСУМа А.В. Рыбалов в оздоровительном лагере «Юный метростроевец». 1994 год.



левой В.А., и.о. начальника ПЭО КСУМа Журавлевой В.Н. и начальника отдела кадров КСУМа Кругловой Л.А. составили настоящий акт в том, что первый сдал, а второй принял Коммунально-строительное управление Мосметростроя (КСУМ)...»

В. Мелик-Нубаров, корреспондент «Метростроевец», 2000 г.:

«КСУМ — особое предприятие. Особенность его в том, что, обладая всеми общежитиями, детсадами, загородными объектами, пионерским лагерем, детскими городками — оно само ничего не строит и не производит. Оно эксплуатирует. То есть поддерживает эти блага в более или менее нормальном состоянии и распределяет между метростроевцами...»

Эта сфера, «распределенческая», постоянно касается нужд наших людей: в общежитии, в квартирном жилье, в устройстве детей, в организации их летнего и зимнего отдыха. Острых нужд, насущных. Ежегодно через КСУМ, через жилищную комиссию Метростроя проходит не менее тысячи человек. Это непростые люди. Они находятся на острие проблемы, на грани зависящего «от дяди» судьбоносного решения, они уже издерганы и задержаны.

И весь этот вал нешуточной по объемам, но такой понятной беды обрушивается на здание в 4-м Лесном переулке, на персонал коммунальщиков...

Не зря же Никодим Георгиевич, за год пристраив себе преемника, еще десять лет держал его рядом, заместителем, приучая к атмосфере приемов метростроевцев, делясь своим богатейшим опытом, постоянно и постепенно «сбрасывая» на него то одну свою проблему, то другую... Учил. А когда научил, то в 1987-м спокойно ушел, как принято говорить, на заслуженный отдых. Таким образом, новый начальник КСУМа не многим отличен от старого.

Впрочем, отличие между ними все-таки есть. Агапов мягче. Соколов формировался в более тяжелые времена.

Мне с жаром рассказывал председатель нашей жилищной комиссии Иван Сергеевич Газин:

— Прекрасный руководитель. В это слово можно вложить все. Но самое главное — без надрыва работает. А такое надо уметь».

Из справки парткома Мосметростроя к посещению Московского метростроя первым секретарем МКПСС Л.Н. Зайковым, 1987 г.:

«В течение пятилетки на Метрострое должные быть построены новое

здание медсанчасти со стационаром, туристическая база, учебно-производственный центр с общежитием на 2 тыс. мест и технической школой; начаты работы по сооружению спортивной базы.

Важным разделом является организация общественно-политической и культурно-воспитательной работы среди проживающих в общежитиях. В настоящее время имеется 10 общежитий, в которых проживает около 5000 человек молодежи. В общежитиях создаются условия для организации отдыха, досуга, питания».

«Метростроевец», 21 октября 1990 г.:

«Метростроевцы из Софии, прожив у нас в гостях три недели, увезли с собой добрые воспоминания о наших ребятах, о Москве, о русском гостеприимстве, с которым они были приняты в наших общежитиях. А мы, если хотим, умеем быть радужными! Комитет комсомола благодарит администрацию общежития № 8 в Строгине и № 14 в Новокосине за то, что здесь так тепло отнеслись к нашим гостям из Болгарии».

П. Калинин, заместитель директора КСУМа. «Метростроевец», 2003 г.:

«К 80-м годам по санитарно-бытовому удобству измайловские общежития на 15-й Парковой стали отставать от возросших потребностей жильцов. Несмотря на то, что управляющая домами Капиталина Георгиевна Рыбко очень чутко и заботливо относилась к их содержанию. Много сил было ею затрачено, чтобы в корпусе была проведена горячая вода. Ее стараниями обеспечивался порядок, приобреталась мебель, инвентарь, обновлялись шторы, постельные принадлежности, создавался уют.

В 1986 году К.Г. Рыбко, уйдя на заслуженный отдых, передала свое дело в надежные руки Валентины Трофимовны Золотовой. В это время общежития и морально, и физически уже устарели. В других районах появились новые, более благоустроенные — квартирного типа. А на 15-ю Парковую стремились попасть лишь работники Черкизовского куста: УММ, заводов ЖБК и «Метромаш», ДОЗ-9, автобазы № 4 и то только потому, что до работы рукой подать.

И, тем не менее, наши старые общежития выдержали заселенческий бум второй половины 80-х, когда под план строительства 45 километров линий метро в XII пятилетке ежегодно на Метрострой приезжали по шесть и более тысяч новых работников».

(Продолжение следует)

Уникальная станция «Университет»

ИЗ ЛЕТОПИСИ МЕТРОСТРОЯ

На Метрострое я проработал тридцать пять лет, из них 15 непосредственно на сооружении станций метрополитена и перегонных тоннелей.

Обычно нам, начальникам смен, редко удавалось прослужить на одном и том же объекте весь срок строительства — от начала и до конца. Как правило, при первой же необходимости нас перебрасывали с одной стройки на другую. Мне повезло, и случилось это только однажды, когда на одном объекте я проработал начальником смены, как говорят, от первого колышка и до пуска.

Первый кол под сооружение станции «Университет» был забит в землю маркшейдером И.И. Аникиным 26 декабря 1956 года. Он обозначил центр рабочего ствола шахты № 508, через который потом и выполнялись работы по сооружению станции. К тому времени уже была ограждена строительная площадка, началось ее обустройство: возводились медпункт, столовая, контора участка, котельная, компрессорная, складские помещения, пилорама, подводились коммуникации — водопровод, электроэнергия, связь (она отсутствовала долгое время, и мы бегали для переговоров в одно из хозяйственных подразделений МГУ). Все эти внутриплощадочные работы, или, как бы сказали сегодня, инфраструктура для строительства станции «Университет», включая работы по созданию шахтного подъема, бункерной и тельферной эстакад, переходного мостика, копра и машины подъема, были выполнены за четыре месяца, с января по апрель 1957 года. Причем, обе эстакады, шатровый копер перебросили сюда с шахты № 513, где к тому времени завершились все строительные работы по сооружению станции «Рижская». Демонтировали все осторожно и «вежливо», с сохранением не только всяких связей (уголков, болтов), настилов эстакад, но и гвоздей, потребность в которых в то время постоянно ощущалась. Монтаж горного комплекса на новом месте прошел быстро, без всяких осложнений и заминок.

Начальником СМУ-5 Мосметростроя в то время был А.П. Ушаков, а главным инженером Н.И. Федоров. Наша стройка именовалась прорабским пунктом, и руководил ею инженер Э.В. Сандуковский. Маркшейдерское обеспечение строительных, монтажных и отделочных работ вел участковый маркшейдер К.А. Курызин со своей командой, в которую входили И.К. Аникин, Ф.И. Дрожжин, А.И. Моргачев, В.В. Владимиров, Д.А. Гольденберг.

При проходке шахтного ствола использовались самые, что ни на есть, дедовские методы: для выдачи грунта в бадьях и для спуска тюбингов, стройматериалов мы применяли кран-укосину. И это, скажу, нас вполне устраивало, никаких неудобств не испытывали.

Проходка велась в аптских песках естественной влажности с разработкой грунта вручную лопатами, и лишь временами, если подворачивались очень плотные, веками слежавшиеся слои песка, отбойными молотками. Сборка колец обделки диаметром 5,5 м производилась электролебедкой с монтажного полка (детище инженера П.В. Сахарова), который являлся одновременно хорошим прикрытием для людей, работавших в забое. Полок представлял собой сплошной круг листового 6-миллиметрового железа, усиленного снизу балками-швелле-

Вид на задний торец камеры-прорези под первые станционные кольца. Подвесные леса.



Бригада Г.Н. Авдюхова у вестибюля станции «Таганская». 1966 год. Слева Г.Н. Авдюхов, В.А. Федотов, автор статьи В.В. Волков. Четвертый справа Р.М. Нугаев.



рами, диаметром на 20 см меньше внутреннего диаметра обделки. Монтажная лебедка крепилась в центре полка и имела стрелу-раму с блоком под трос. А сам полк от забоя отстоял на высоте трех метров. Поднимался и опускался он двухтонной электролебедкой, установленной на перекрытии ствола. Закреплялся в рабочем положении прямоугольными металлическими коротышками, выдвигаемыми вручную своими свободными концами в обделку. На полке заканчивалось бадьевое отделение.

Ствол глубиной 37 метров был пройден за 22 дня. Можно было бы и быстрее, но мы присматривались к поведению песков, в которых потом нам предстояло соорудить станцию. Частенько в забой спускались геологи, ученые. В очередной приезд такой комиссии произошла моя первая встреча с профессором В.Л. Маковским, к которому я проникся глубоким уважением, прочитав, будучи дипломником НИВИТА, его труд «Тоннели». Цель визитов — подтвердить возможность сооружения станции «Университет» закрытым способом. Дело в том, что проектом предусматривался открытый способ — в глубоком котловане 23–25 метров, мы уже готовились принять у себя шагающий экскаватор. Но обращение группы инженеров СМУ-5 и Управления Мосметростроя в правительство помогло решить этот спорный вопрос — проект был переделан. Проходку станционных тоннелей решили вести закрытым способом и даже не считали, а горными эректорами.

Первые работы по проходке горных выработок начались сразу же после майских праздников 1957



года. Ранее, пред праздниками, из ствола была выполнена каллота под первые тюбинговые кольца руддвора с монтажом первого кольца обделки тросом крана-укосины. Собрала его бригада Семена Савкина.

Участок был укомплектован лучшими проходческими бригадами СМУ-5 А.А. Тырымова, Г.Н. Авдюхова, А.А. Кондрашова (два последних потом стали заслуженными строителями РСФСР). Возглавлял участок А.А. Халтурин, за плечами которого был богатый опыт работы в песках на первой и второй очередях строительства метро. Начальниками смен назначили А.А. Ковалева, К.Д. Макридина и меня.

Осознавая, что проходка в песках несет определенную профессиональную новизну (до этого большинство проходчиков работали с карбонами и известняком), руководство СМУ организовало учебные курсы, которые вел главный инженер СМУ П.В. Сахаров. Очень помогла в приобретении опыта и профессионализма наша печать. И сегодня помню статью А.И. Барышникова «Условия безопасного ведения работ в несвязных грунтах». Он уверял, что не так уж страшны пески. Когда их обнажаешь на одну-две марчеванки, в течение 10–15 минут они сохраняют устойчивость (в виде сводика естественного равновесия). А этого времени вполне достаточно, чтобы завести новые марчеванки под обнаженное в песках место и забутить просветы досками-коротышками с последующей расклинкой между песком (сводиком) и вновь установленной марчеванкой. Совет этот был воспринят. Он нам очень, очень помог.

В сравнительно короткий срок, месяца за полтора, мы соорудили руддвор, водоотливную, подходную штольню к правому станционному тоннелю. Стены и свод подходной двухпутной штольни из-за сравнительно больших размеров (длина верхняя более 3-х метров), вслед за ее

проходкой, бетонировались. Серьезных нарушений креплений штольни не было, но горное давление, конечно, давало знать, о чем и свидетельствовали закусывания верхняков в стойки рам обделки штольни. И даже прогибание и растрескивание верхняков снизу в начале обходной штольни. Эта обходная штольня крепились полными дверными окладами с металлическими верхняками с шагом 75 см. Она проходила справа от уже сооруженного к тому времени станционного тоннеля. Содействовала тому хорошо поставленная работа поверхности (начальник поверхности Н.И. Фролов, главный механик М.Н. Гаврилов). Рамы изготавливались на поверхности бригадой плотников Н. Птушкина.

Разрезы на станционные тоннели выполнялись с помощью пилот-тоннеля и приемов, подсказанных хорошим состоянием пород, вмещающихся станционными тоннелями (вверху — плотные, ломовые глины, низ забоя — пески).

Разрабатывалась узкая (80 см шириной) щель на высоту чуть больше шельги станционного тоннеля и заводилась первая лонгарина с подпиранием концов ее стойками на пилот-тоннель. Затем заходками влево и вправо от первой лонгарины раскрывалась и вся калотта.

Монтаж первых колец станционной обделки, как и последующих двенадцати, велся вручную двумя лебедками, электрической 3-тонной и 2-тонной ручной. После сооружения двенадцати колец монтажной камеры, в ней собирался станционный блокоукладчик (горный эректор) с тремя монтажными горизонтами и одиннадцатью выдвигаемыми площадками. Сама же монтажная камера сооружалась с двухъярусных подвесных лесов. Лоб забоя последующих заходок на станционные тоннели крепился двумя ярусами досок с подхватом их концов трубчатыми расстрелами. Нижний расстрел опирался на пилот-тоннель.

Собранием опыта проходки в местных мягких породах станционного тоннеля диаметром 8,5 м, вслед за правым тоннелем станции, сооружавшимся бригадами А.А. Тырымова, И.Д. Филимонова, А.А. Кондрашова, был раскрыт забой под левый станционный тоннель, который соорудили бригады М.А. Крылова, М. Милешина, М.А. Полякова.

Средний станционный тоннель был пройден последним. Его сооружали бригады Г.Н. Авдюхова, А.С. Горбунова, П. Морозова. Проходка всех тоннелей была закончена 28 мая 1958 года (последнее кольцо среднего зала замкнула бригада Горбунова, начальник смены С.Ф. Трошин).



Центральный зал станции «Университет».

На проходку каждого из боковых (путевых) тоннелей понадобилось восемь месяцев, среднего — не более шести.

Во время проходки станционных тоннелей было внедрено рационализаторское предложение, авторы которого Халтурин, Авдюхов, Самодуров, существенно ускорившее проходку тоннелей. Были смонтированы два бункера на площадке, которые передвигались по кронштейнам, установленным в пилот-тоннеле. К забоям станционного тоннеля были подведены три линии откаточных путей, из которых средней подходил к забоям пилот-тоннеля. На двух других путях осуществлялась погрузка грунта, поступавшего в вагонетки через два бункера при разработке породы в верхней части станционного тоннеля. Порода откатывалась от обоих забоев, что позволяло трудиться одновременно в двух забоях, но со смещением по времени видов работ.

В целях надежного обеспечения безопасности работ и ускорения проходки обходной штольни, крепление кровли забоя производилось при помощи двух выдвигаемых консолей (предложение Г.Н. Авдюхова) из двуглавых балок № 16. Они опирались на шесть металлических подвесок, закрепленных на трех металлических верхняках предыдущих рам. Проходка штольни велась в две фазы. В первой — разрабатывалась верхняя часть забоя с заводной в кровлю до марчеван (досок) и подхватом их металлическим верхняком, устанавливаемым на выдвигаемые консоли. Во второй фазе — все остальное. Скорости проходки при этом способе крепления кровли штольни бригада Авдюхова достигала 2,4 п.м. в смену. С завершением проходки обходной штольни и выходом в торец станции, участком В.П. Иванникова был раскрыт забой под проходку тягово-понижительной электроподстанции.

Крепление кровли забоя выполнялось лонгаринами и досками, заводимыми за них, с одновременной тщательной забутовкой пустот досками-коротышками и их подклинкой. Толщина лонгарин 12–15 см. Устанавливались они через 1 метр, одним концом опирались на тюбинги свода предыдущего кольца, вторым — в лунку, делаемую во лбу забоя. При раскрытии первого яруса забоя под каждую лонгарину ставилась доска лба забоя.

Большое внимание технический персонал участка уделял первичному нагнетанию цементного раствора за обделку и особое — контрольному нагнетанию, оно велось специально созданным для этого звеном рабочих, не входивших в состав чеканочных бригад. При раскрытии выработок под проемы станции «Университет» можно было видеть слой цементного камня, созданного этим нагнетанием, — он был безупречен.

Мощность пласта породы (моренных глин), налегающего на тоннели, составляла 15 метров. Когда смотришь на них из забоя, они кажутся плотными, однородными. Каково же было наше разочарование, когда главный механик поверхности М.Н. Гаврилов сообщил, что раствором,

Уникальная станция «Университет»

Окончание, начало на стр. 3

нагнетаемым за станционную обделку, заполнены кабельные каналы в котельной (она стояла над тоннелями). Стало ясно, что залегающий на тоннель пласт породы неоднороден, он имеет трещины и включения других, супесчаных пород, что подтвердилось при извлечении из свода левого тоннеля тубингов под проем для сопряжения подземного коридора от южного вестибюля со станцией. Водно-глинисто-песчаная смесь хлынула, как потом выяснилось, из линзы, присущей этим ледникового образования породам (тубинги извлекала бригада А.А. Кондрашова в мою смену). Воочию подтвердилась необходимость в тщательном выполнении работ по нагнетанию за обделку тоннелей.

Раскрытие проемов производилось из среднего тоннеля в шахматном порядке, с извлечением горных пород сверху вниз. Из проема извлекались два самых верхних тубинга, и через образовавшуюся щель возводился свод проема. Первой, раскрывшей проем, была бригада И.И.

Данилова, начальник смены А.А. Ковалев. Это было в феврале 1958 года. Бетон в свод подавался скипом, сконструированным и смонтированным механиком участка В.Е. Самодуровым. Под прикрытием готового свода сверху вниз разрабатывалась порода целика и стен проема. Тубинги для щели, через которую велись работы, извлекались из заполнения проема по мере опускания (уменьшения) его целика. Укладывался бетон в обратный свод (лоток) и стену проема. По достижении 75 процентов прочности полностью с обеих сторон проема извлекались тубинги заполнения проема.

Приведенная выше технология работ по устройству проемов пилонной станции, залегающей в мягких податливых грунтах, позволила сохранить проектную геометрию колец тоннелей станции.

С завершением чеканочных работ, выполненных на высоком профессиональном уровне бригадами Суворцева, Устьякова и Медведева, и работ по устройству примыкания бокового тоннеля (коридора), геометрия колец стабилизировалась, и отклонения нигде не превышали допустимых пределов.

К середине лета 1958 года станция «Университет» была готова вчер-

не. Дальше уже предстояло заниматься начинкой внутренних конструкций, обустройством и архитектурной отделкой. К этому времени были сооружены вчерне оба наклонных хода и начато участком В.И. Чурилова строительство вестибюлей.

Для ускорения работ по начинке участка во главе с Л.Н. Травиным, которому отошел средний тоннель, где в сжатые сроки необходимо было смонтировать внутренние конструкции станции и обустроить проемы. Первым, сданным под архитектурную отделку, был проем, обустроенный бригадой Авдюхова. Два боковых тоннеля обустраивались участком А.А.Халтурина, а тягово-понижительная станция — участком В.П. Иванникова.

Укладка железобетонных плит в основание среднего зала велась краном «Пионер», укладка бетона в основание путевых тоннелей — с помощью передвижного пандуса.

Успешное выполнение проходческих работ и сооружение тоннелей без осложнений и аварий позволило ввести в статус действующей станцию «Университет» в декабре 1958 года. Станция строилась всего 2 года.

Из многочисленных станций метрополитена «Университет» —

единственная, сооруженная в мягких податливых породах закрытым способом (горными эректорами) в обделке из тубингов. Это уникальная станция. Метростроевцы, соорудившие ее (в том числе и я), приобрели колоссальный профессиональный навык по проходке выработок в мягких и песчаных грунтах, с успехом использовавшийся позже на строительстве других линий метрополитена, например, при проходке под железнодорожными путями Октябрьского направления на участке продления Замоскворецкой линии метрополитена, Черемушкинского участка продления Калужско-Рижской линии...

После завершения всех строительных работ, причем без недоделок и огрехов, необходимость в выработке № 508 и всех подходов выработок к станции отпала, и они были забутованы. Одновременно с забутов-

кой был произведен демонтаж горного комплекса и дворовых построек. Строительной площадке вернули первоначальный вид. Она быстро заросла травой, и уже ничего не говорило о том, что здесь кипела трудовая жизнь, своеобразная и интересная.

Что вспоминаю еще? В то время, когда мы приступили к сооружению станции «Университет», строительство жилья по Ломоносовскому и Ленинскому проспектам только начиналось. Но дома возводились быстро — за восемь месяцев дом. Когда сдавалась станция «Университет», то вся прилегающая к ней территория была уже застроена. Москва как бы «обняла» ее современными, красивыми кирпичными восьмизэтажными домами, а люди искренне восхищались новым метровокзалом.

Виктор ВОЛКОВ,
ветеран СМУ-5.

Помогите Марине

По третьему каналу телевидения прошла передача о детях с онкологическими заболеваниями, нуждающихся в помощи. Одна из них — пятнадцатилетняя Марина Уханова. Для ее спасения требуется дорогостоящий протез, который изготавливают в Германии. Марина из Владимирской области. Сумму в миллион рублей ее родителям взять нелегко. Помогает фонд «Возрождение», жители родного села, друзья, родственники и люди, посмотревшие передачу. Часть суммы уже собрана. Но этого еще недостаточно.

Помогите Марине. Телефон девочки и ее мамы, Надежды:
8-960-734-68-10.

Пейнтбол — отличная игра



Субботний день, 10 июня, группа молодых сотрудников Управления Мосметростроя посвятила новому загородному виду активного отдыха — пейнтболу. Судя по рассказу председателя профкома Управления Сергея Стешенко, это что-то вроде командной «игры в войнушку» по типу пионерской «Зарницы» или даже «Казаков и разбойников», но в современном оформлении.

Специальная площадка для пейнтбола оборудована на окраине города Электросталь, на территории большого спортивного комплекса «Авангард». Там находится несколько зданий, среди которых — кирпично-деревянный «форт», различные укрытия и препятствия типа щитов, заборов, будок, больших кабельных барабанов и тому подобного. Кроме того, есть возмож-



Эпизоды боевых действий.

ность провести «партизанский» вариант игры на огороженном участке соседствующего с «Авангардом» леса. Молодые метростроевцы испробовали и то, и другое.

На объявление о предстоящей



Команда «зеленых» перед началом очередной игры.

Победила дружба.

игре, вывешенное на этажах Управления, откликнулись 14 человек. На «Авангард» к назначенному часу приехали десятеро (добираться до места надо было самостоятельно, на электричке и маршрутном такси). Разделились на две команды. Устроители игры располагают двумя комплектами форменной одежды для пейнтбола — зеленым и оранжевым. Первый в летних условиях, конечно, предпочтительнее. И он достался той команде, которая взяла верх в предварительном состязании по перетягиванию каната.

Потом все игроки получили ружья, стреляющие шариками, и большое количество этих самых шариков из желатина, содержащих краску. При попадании в цель такой шарик разлетается вдребезги, оставляя на теле или предмете заметный след. Поскольку удар шарика достаточно ощутим, все игроки снабжаются масками, а для женщин предусмотрены также бронежилеты.

Стремясь овладеть флагом соперника, игроки противоборствующих команд выслеживают друг друга и стреляют «на поражение». Факт попадания шарика в цель, означающий выход из игры «подстрелен-

ного» игрока, фиксируется кем-нибудь из судей. Они действуют втроем, чтобы по возможности охватить события по всей площадке.

Из-за сравнительно небольшой численности команд одна игра занимала примерно тридцать минут. И за четыре оплаченных часа метростроевские спортсмены набегались и настрелялись вволю, опробовав несколько разновидностей пейнтбола. Раз от раза их действия становились все уверенней, выстрелы все более точными. Представители одной сторонней команды, изъявившие было желание сразиться с нашими игроками, потом все-таки передумали. В конце состязаний все имели возможность принять душ.

Завершился коллективный загородный отдых сотрудников Управления пикником на лоне природы и обменом полученными впечатлениями. Пейнтбол всем понравился. За знакомство с этой динамичной, захватывающей игрой участники поездки просили выразить благодарность и профкому Управления (как инициатору), и администрации (как спонсору).

Юрий КАМЫШИН.

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 27.06.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 577