

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ИДЕТ ОТДЕЛКА «ТРУБНОЙ»

Участок Николая Рекутина из УСР продолжает отделочные работы на «Трубной», по самой станции они выполнены более чем наполовину.

Общая площадь смонтированного зонта достигла к 16 апреля 3500 квадратных метров, что составляет около 70 процентов. Левая путевая стена облицована почти вся, правая примерно наполовину. Пол платформенной части станции облицован гранитом более чем на 60 процентов. У гранитчиков пока нет возможности работать на последних 40 погонных метрах перед малым наклоном и на небольшом отрезке правой платформы. Облицовка пилонов и колонн выполнена почти на 60 процентов.

НА ЦЕНТРАЛЬНЫЙ УЧАСТОК ЗАВОЗЯТСЯ РЕЛЬСЫ

Путейцы ТО-6, используя метрополитеновские ночные «окна», через «Чкаловскую» завозят рельсы для центрального участка Люблинско-Дмитровской линии. Сваренные в плети длиной до 135 метров, они пока размещаются в районе «креста» 938-й шахты. Завезенных плетей уже хватит на весь левый тоннель вплоть до камеры съездов. Начато их накопление и для правого тоннеля.



КОНВЕЙЕР ДЛЯ «ЛОВАТА»

С 9 апреля на руддворе за станцией «Крылатское» идет монтаж элементов конвейера, предназначенного для транспортировки породы от «Ловата», прокладывающего правый перегонный тоннель к точке «Д». Часть монтажных работ осуществляется и в самом тоннеле. Проходка при этом не останавливается. Ее временное замедление до 6 колец в сутки было связано с заменой резцов.

За первую половину апреля участок Виктора Попова из ТО-6 смонтировал 124 кольца обделки, достигнув отметки 387-го кольца. Это значит, что правый тоннель пройден на одну четверть.

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

Продолжается подписка на второе полугодие 2007 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.

По стопам Николая Леденёва



Несколько лет назад на Метрострое вспомнили почин знаменитого бригадира проходчиков СМУ-5, орденосца Николая Петровича Леденёва, который в начале 70-х годов предложил метростроевцам присоединиться к движению «Работать высокопроизводительно, без травм и аварий». К тому времени его коллектив уже 10 лет следовал этому девизу. А по всему СМУ-5 18 бригад из 42-х за предыдущие пять лет не допустили ни одного случая производственного травматизма. Так что разумы почин было кому поддержать. И он тогда распространился не только по Метрострою, но и в других организациях транспортного строительства.

В современных условиях, когда возросший снова объем решаемых производственных задач требует значительного пополнения и обновления трудовых коллективов, вопросы обеспечения безопасности труда опять стали весьма актуальными. В 2005 году на Мосметрострое впервые после большого перерыва был проведен смотр-конкурс на лучшую бригаду по работе без травм и аварий. Это важное дело получило продолжение и в прошлом году.

Слесарей первого участка СМУ-6, победителей в номинации «Объекты подземного строительства», мы не смогли представить в газете сразу после объявления итогов, так как их бригадир Сергей Николаевич Дворецкий находился в учебном отпуске. А 10 апреля мы договорились с ним по телефону, что на следующий день встретимся в тоннелях 938-й шахты.

Первый участок, которым руководит Николай Александрович Панов, проходку перегона закончил достаточно давно (последняя сбойка состо-

ялась полгода тому назад). Теперь идет укладка путевого бетона и в левом тоннеле она закончится до мая. В этом важном технологическом процессе без слесарей, конечно, не обойтись, но у них и помимо обеспечения укладки путевого бетона дел на шахте хватает.

О них проще всего наводить справки у механика участка. Виктора Ивановича Гуру мы нашли у самой дальней межтоннельной сбойки, рядом с границей станционного комплекса «Сретенский бульвар». Там звено Михаила Михайловича Потапкина из бригады Дворецкого занималось металлоизоляцией. Сполохи сварки отбрасывали на стенку тоннеля угловатый контур непростой конструкции.

Неожиданно вспомнилось, что леденёвский почин зарождался совсем неподалеку. Ведь в начале 70-х годов СМУ-5 соорудило средний зал «Кировской» (ныне — «Чистые пруды»), пробившись в него из-под станции, построенной на первой очереди.

Прошло более трети века, сменилось поколение метростроевцев, и вот сбоку от Бульварного кольца проложены давно напрашивавшиеся тоннели, идущие как бы по диагонали — со стороны Курского вокзала к Тургеневской площади.

Виктор Иванович Гура рассказал в



Бригадир слесарей С.Н. Дворецкий.

Бригада: (слева направо) А.В. Нефёдов, В.М. Чупрунов, А.И. Назаркин, А.В. Тарасенко — в первом ряду, С.П. Васькин, Б.В. Лукьянюк, А.С. Гуков, В.Н. Мацало, С.Н. Дворецкий, С.И. Богданов, В.Н. Арсеньев — во втором ряду.



Сварка металлоизоляции в межтоннельной сбойке.



Д.А. Юсов, Н.И. Карасёв, М.М. Потапкин (звеньевой), С.Е. Берлев.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

ше десятка, а доставлять к ним заготовки стало очень непросто. Но и в самые трудные моменты на участке не забывали и не забывают о технике безопасности.

Сергей Николаевич так сформулировал свои правила, обеспечивающие работу без травм:

—Стараемся, чтобы каждый человек в шахте был при конкретном деле, чтобы всё фиксировалось в журналах. Конечно же, постоянно следим, чтобы спецодежда и инструмент были в порядке, чтобы у сварщиков кабели не замыкало. Особое внимание новичкам. Их и под землю не сразу пускаем, и потом без присмотра не оставляем, пока не втянутся. Дмитрий Юсов пришел к нам после армии прошлым летом, за ним на шахте еще и отец присматривает — известный бригадир проходчиков Александр Константинович Юсов.

—По скольким местам сегодня разбросана бригада?

—Сейчас посчитаю... Работаем сразу в семи точках. А вообще-то бывает и больше. Ведь на шахте много всякой мелочовки. Но у меня опытные звеньевые — Виктор Николаевич Мацало, Вадим Николаевич Арсеньев и другие. На них всегда можно положиться. И основной инструктаж по конкретной работе идет через звеньевых.

—А вот начнется предпусковая горячка. Тогда о правилах не забудете?

—Зачем же? Я считаю, что главное не подгонять человека, а правильно организовать его работу, объяснить ему её важность...

Знакомые по прежним временам слова о психологическом климате коллектива, о чувстве ответственности в нашем разговоре не звучали. А тот же Арсеньев, который стал метростроевцем в 1986 году после службы на флоте, сказал просто:

—Под землей любая работа может оказаться опасной, если правила не соблюдать. Даже в аврале о них забывать нельзя. И не только ради себя, но и для безопасности товарищей. К тому же дома всех ждут целыми и невредимыми.

Скажу под конец об одном своем частном, но, как мне кажется, важном наблюдении. Когда пришло время сделать общий снимок, и фотокорреспондент Александр Попов попросил членов бригады встать поперек тоннеля, они сразу сориентировались и даже на подвешенных в том месте путях быстро устроили из досок надежные подмости.

Юрий ПЕТРУНИН.



Механик участка В. И. Гура.

общих чертах, чем теперь занимаются слесари, дав заодно характеристику бригаде:

—Народ в ней подобрался грамотный, ответственный. Сам Дворецкий через два года получит инженерный диплом, а четыре курса без отрыва от производства уже одолел. По его примеру и еще несколько человек стали учиться. Во время отпуска бригадира замещает Вадим Николаевич Арсеньев. Есть еще несколько надежных специалистов — Алексей Сергеевич Гуков, Анатолий Васильевич Тарасенко, Евгений Юрьевич Ткачев. Наши слесари обеспечивают работу бетононасосов, вслед за укладчиками путевого бетона наращивают трубопроводы. Делают также, как видите, металлоизоляцию. Будут готовить фронт работ для монтажников в сануздах, на перекачках. А скоро начнется демонтаж вентиляционных труб и временных трубопроводов.

Зная, что механик был, наряду с начальником участка Пановым, одним из инициаторов подключения бригады слесарей к смотру-конкурсу, спросил его, как им удалось добиться ее победы. В своем ответе Виктор Иванович никаких особых секретов не открыл. В основе успеха — ежеутренний конкретный инструктаж и контроль за ходом работ в течение смены.

Стоявший рядом звеньевой Потапкин добавил:

—Без травм обходимся, так как не первый год работаем. Лично у меня строительный стаж 25 лет. Так что опыт — прежде всего. Ну и, конечно, правильная организация труда.

Бригадир, как потом выяснилось, несколько моложе этого звеньевого. Он 15 лет назад получил в ПТУ-72 специальность сварщика. Начал строить столичное метро в вестибюля «Чкаловской». Лет через пять его назначили бригадиром. На 938-ю шахту Дворецкий попал, когда она уже была возвращена к жизни, но как раз началась эпопея с блокукладчиками — из четырех старых делали два более или менее приемлемых. Слесарям пришлось поломать голову и в ходе их эксплуатации. Теперь хлопоты с металлоизоляцией. Различных сбоек боль-

Фото А. ПОПОВА

Судьба — как технический проект

12 апреля Эзар Владимирович Сандуковский отметил 80-летие.

В этот юбилейный день он был рядом с теми, с кем трудился на протяжении всей своей долгой полувековой метростроевской биографии. В Управлении Метростроя его чествовали коллеги, друзья, ученики... Немало было слов благодарности и пожеланий.

Киев — город, в котором он родился. А вся дальнейшая жизнь сына военного строителя проходила в постоянных разъездах. Достаточно назвать количество школ, которые он поменял. Их было одиннадцать. Аттестат зрелости Эзар Сандуковский получил в Калининске в 1944 году. Отец сам отвез его документы в МИИТ, передав потом сыну справку о том, что тот зачислен на факультет «Мосты и тоннели».

В главке, куда Эзар Владимирович пришел уже с новеньким дипломом, ему дали направление на 10-е строительство, к Дмитрию Лазаревичу Штерну. Однако первая попытка стать метростроевцем оказалась неудачной. Молодые специалисты на шахту не требовались. И он по совету начальника отдела кадров Николая Степановича Осикова отправился на строительство Южно-Сибирской дороги.

Это была первая проверка на прочность. Эзар Владимирович руководил строительством тоннеля на участке Сталинск (Новокузнецк) — Барнаул. В его подчинении — триста человек. В его ведении — пиломатериал, лесосека, карьер, бетонный завод, автобазы и даже школа с пекарней. В ответе за всё и всех! И он справился.

В Москву Сандуковского отозвали через четыре года, со строительства железнодорожной магистрали Абакан-Тайшет. И вот тогда, в 1953 году, состоялась уже настоящая встреча с Метростроем.

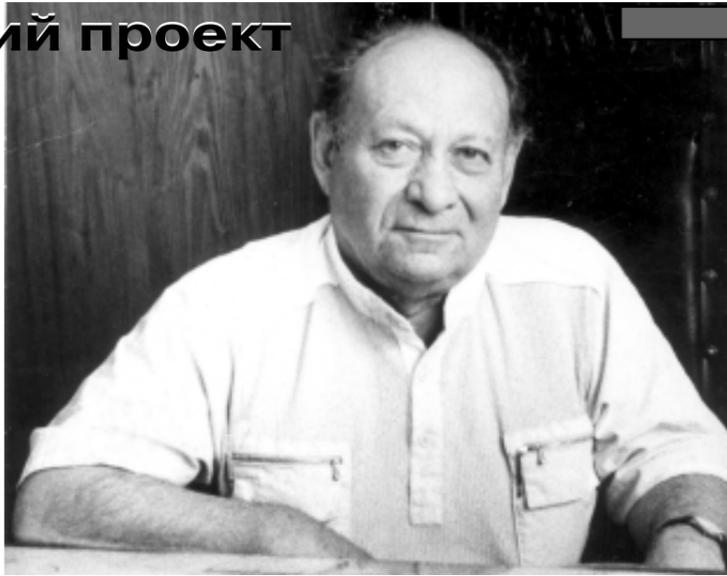
Сначала в СМУ-5 трудился Сандуковский — прораб, затем Сандуковский — начальник участка, заместитель главного инженера и главный инженер. Этот период охватывает почти два десятилетия. При участии Эзара Владимировича построено тринадцать станций. А сколько

еще было километров подземных дорог, сколько транспортных пересечений!

Одной из наиболее памятных строек он называет продолжение Горьковской линии до станции «Речной вокзал». За три года коллектив СМУ-5 построил три станции с перегонами, что, несомненно, говорит о мощи коллектива, о высокой квалификации кадров. СМУ-5 в ту пору возглавлял Николай Иванович Федоров, участки — Григорий Гликин, Василий Баркалов, бригады — Михаил Поляков, Григорий Авдюхов, Афанасий Кондрашов... Тогда, принимая линию в эксплуатацию, Государственная комиссия впервые отошла от привычной оценки «удовлетворительно» и написала в акте «Качество отличное».

А если вспомнить реконструкцию «Кировской» и «Держинской»... В сложных условиях сооружали средние залы станций, которые не были построены на первой очереди. Потребовались новые оригинальные технические решения, в разработке которых Сандуковский, в содружестве с другими инженерами, принимал непосредственное участие.

С 1972 года у Эзара Владимировича начинается новый этап в жизни, он получает предложение перейти на работу в Управление Метростроя, заместителем начальника. Его возражения по поводу «не мой профиль», а предстояло заниматься снабжением, промышленностью, транспортом, не убедили начальника Метростроя. «Надо!» — сказал Василий Демьянович Полежаев и пообещал помогать. Но поработать вместе им не пришлось, Полежаева вскоре не стало. А Сандуковский... Параллельно со



своими прямыми обязанностями, по собственному почину стал курировать строительство станций «Шаболовская» и «Горьковская».

— Сооружение «Горьковской» по-настоящему уникально, — рассказывает бывший главный инженер СМУ-7 Николай Григорьевич Зайдуллин. — В мировой практике еще не было такого, чтобы строительные работы велись без остановки движения метропоездов. Внутри чугунных тубинговых перегонных тоннелей грохотали голубые экспрессы. Пассажиры даже не подозревали, что рядом врубаются в грунт проходчики, сооружающие своды будущей станции.

Штаб стройки располагался в красном уголке конторы участка СМУ-7 на стройплощадке шахты № 834. Здесь Эзар Владимирович регулярно проводил совещания с участием всех задействованных специалистов. Проверялись графики выполнения работ, поставки материалов, решались вопросы взаимодействия со службами Метрополитена. По плану «Горьковскую» должны были пускать в

декабре 1979 года. Затем строители приняли решение сдать ее в эксплуатацию к концу третьего квартала. Но в результате четкого оперативного руководства работами и контроля за их выполнением Эзара Владимировича, «Горьковскую» открыли для пассажиров в июле.

Потом он курировал «Марксистскую» и «Площадь Ильича». А когда в штатном расписании появилась еще одна должность заместителя начальника, Эзар Владимирович уже полностью переключился на строительство.

Семидесятые, восьмидесятые для инженера Сандуковского — годы больших творческих удач. Он успешно защитил диссертацию, стал кандидатом технических наук. Был одним из авторов внедрения нового способа сооружения шахтных стволов методом погружения крепи в тиксотропной рубашке, активно участвовал в разработке и внедрении новых конструкций стационных и перегонных тоннелей... На его счету 16 изобретений и 45 рацпредложений.

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

Трудными для Метростроя были девяностые. Тут борьба

и за сохранение коллектива, и за финансирование строительства метро. И поиски новых городских объектов, и попытки выхода на международный рынок. Эзар Владимирович ездил тогда на переговоры в Израиль, в Таиланд. Пытался сделать все возможное, чтобы Метрострой не сдал своих позиций.

За свой труд Эзар Владимирович удостоен многих правительственных наград. Он — лауреат Государственной премии СССР, заслуженный строитель РСФСР. Отмечен орденами Трудового Красного Знамени, двумя — «Знак Почета», орденом Почета. Имеет медали, знаки «Почетный транспортный строитель» и «Почетный железнодорожник»... А 5 апреля этого года вышел Указ мэра Москвы Ю.М. Лужкова о награждении Эзара Владимировича Сандуковского за многолетнюю плодотворную деятельность на благо Москвы и его жителей знаком отличия «За безупречную службу городу Москве» XXX лет.

Он верит в судьбу, правда, с небольшой оговоркой.

— Судьба, — утверждает Эзар Владимирович, — это как технический проект. А вот по чертежам человек работает уже сам.

У него нет претензий к жизни. Все складывается созвучно его интересам. И если бы снова начать, он вновь бы пошел той же дорогой.

— Жизнь своей доволен, и на другую не променяю, — говорит Эзар Владимирович. — Есть у меня Метрострой и друзья. Хороший сын Александр. Радуют внуки — Михаил и Валерия. А главное, я до сих пор работаю.

В свой юбилей Эзар Владимирович пожелал Метрострою крепко держать марку. Строить хорошо и без эксцессов.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Учитель, перед именем твоим...

Десять лет назад, когда в юбилейном интервью Эзару Владимировичу задали вопрос об учениках, он не назвал ни одного имени. Сказал только, что опыт свой не таит, что общение с людьми всегда приятно и что если надо, всегда готов подсказать человеку. А вот ученик он или нет — ему и решать.

Елена СЕСЛАВИНСКАЯ,
ведущий инженер
производственного отдела
ОАО «Мосметрострой»:

Мое знакомство с Эзаром Владимировичем состоялось почти полвека назад, в ту пору, когда он был главным инженером СМУ-5, я — главным инженером УСР, а Юрий Анатольевич Кошелев — главным инженером ТО-6. Несмотря на то, что мы по должности работали на равных, тем не менее, именно они — мои настоящие учителя. Умнейшие люди. У них и практика, и опыт, и мужицкая хватка в инженерном деле. Вот уж, если возник какой-то вопрос, ответ на него будет дан обязательно.

У Эзара Владимировича настолько насыщенная жизнь! Это человек, которому совершенно не свойственно состояние покоя. У меня всегда складывалось впечатление, что он никогда не ложится спать. Мог позвонить и в 6 утра, и в 12 ночи. Без конца какие-то мысли о работе, предложения. Заводной до предела, и никому вокруг себя покоя не даст.

Годы, когда я работала помощником Эзара Владимировича, считаю очень плодотворными. Видеть его, слышать, наблюдать, как решает дела, как, и с какой стороны подходит к проблеме, это — настоящая наука. Всегда и ко всему у Сандуковского творческий подход. И

такая заинтересованность! Никогда он бездумно не отдаст приказ на выполнение работ, прежде чем не изучит и досконально не вникнет в проект. Тем более что и сам очень любит проектировать. Все взвесит, продумает, как сделать рациональнее, умнее, чтобы и качество было высокое, и сроки выдержаны. У него необыкновенно широкий диапазон мышления. Не умеет мыслить в узком ключе. Если проблема, охватывает ее объемно. К решению всех метростроевских задач Эзар Владимирович подходил всегда неравнодушно. Это касается и промышленно-гражданского строительства, и различных уникальных городских сооружений. И всегда у него новые рациональные идеи. Он строитель-тоннельщик, но также прекрасно знал и курировал работу монтажников и отделочников. Его волновало всё.

Эзар Владимирович настойчивый и упорный человек. Если что-то решил, обязательно добьется своего. Кому-то это порой не нравилось. Кто-то имел свою точку зрения. И все-таки... Ни одного объекта Метрострой никогда не сорвал, всегда все было сделано как полагается — качественно, в срок. Сандуковский — это история метро. Из 75 лет существования организации — 50 им отдано строительству метрополитена. И я счастлива, что эти годы работала рядом и под его руководством. То, чему я и дру-



Рядом с юбиляром — Геннадий Яковлевич Штерн, Александр Александрович Чуднецов (слева), Игорь Иванович Бучинский и Александр Васильевич Иванов.

гие научились у Эзара Владимировича, навсегда останутся с нами, никуда не денется.

Душевный, внимательный, он всегда готов помочь людям, причем не только в решении производственных задач, но и личных. Со своей бедой или счастьем к нему мог прийти любой метростроевец, будь это начальник или рядовой труженик.

У Эзара Владимировича чудесная жена — Елена Ароновна. Это тот человек, который создал ему такие условия, при которых он мог спокойно жить и работать. Очаровательная женщина, которая всегда интересуется метростроевскими делами. Она все время с нами. Она наш друг. Но самое главное, она его друг. Это её забота — его здоровье, о котором он сам никогда не думал. Она ему — опора, поддержка. И такая с ее стороны любовь, такая преданность мужу! А это дорогого стоит.

Павел СЕМЕНОВ,
начальник комплекса:

Знаю Эзара Владимировича с тех пор, как пришел на Метрострой, с 1966 года. Встречаться по работе приходилось часто. Впечатления всегда — самые благоприятные. Это, прежде всего, старший товарищ, у которого я учился и который всегда помогал в различных производственных ситуациях. Не так часто встретить такого руководителя, который вот так по-человечески относится к своим сослуживцам и товарищам по работе. Помимо деловых производственных отношений, у Эзара Владимировича всегда складывались с людьми теплые, доб-

рые, личные. Налаживалось взаимопонимание. Очень отзывчивый и доброжелательный человек.

Эмоциональный. Все вопросы, которые приходилось обсуждать или решать, всегда обсуждались с хорошим подъемом. Но какая бы ситуация ни возникла на производстве, он старался никогда людей не обижать, даже если человек виновен. Прежде всего, проводился анализ ошибки, возможность решения проблемы, а потом уж делались какие-то выводы. Если что-то серьезное, тогда, конечно, без серьезных нареканий не обходилось. А так, всегда по-доброму и по-хорошему решались все проблемы, связанные с работой.

Для Метростроя Эзар Владимирович сделал немало. Даже на последнем этапе, когда был заместителем генерального директора, являясь председателем комиссий, провел не один пуск. Все, что было связано с пропуском пробных поездов, с пуском линий в эксплуатацию, все проходило через него. И он грамотно, профессионально, с хорошим напором всегда решал задачи и проблемы пусковых дней. А задач как всегда было много. Особенно мелочовка, которая, порой, всплывала совершенно неожиданно на комиссиях. Его скрупулезность, четкость, внимательное отношение к этим мелочам, позволяли спокойно справиться с решением проблем. Причем, атмосфера при этом всегда была очень благоприятной, люди без лишней нервозности и всплесков эмоций проводили все заключительные мероприятия по пуску.

Владимир САЛЬКОВ,
начальник ОЭМУ:

Эзар Владимирович — замечательный специалист современного метростроения. Многие, в том числе и я, прошли его школу, прошли через его руки и сердце. Мне сильно повезло: тридцать с лишним лет я трудился под его руководством. Все, что умею в настоящее время, а это — приобретенные производственные знания, накопленные навыки и опыт, умение работать с людьми, всему этому меня научил Эзар Владимирович.

Он никогда не отстранялся от чужих проблем и при малейшей возможности всегда старался помочь. И помощь эта могла относиться как к производственным, так и к обычным, бытовым делам. При его непосредственном участии было построено 70 станций метрополитена. Он всегда считал себя лично ответственным за каждый пуск новой линии метро. Эзар Владимирович накопил огромный и бесценный опыт работы с руководителями многих организаций Москвы, представителями власти. Эти крепкие деловые связи на разных уровнях выручали нас в напряженные пусковые дни.

Была у Эзара Владимировича крылатая фраза. Когда при выполнении монтажных работ накануне пуска возникали определенные трудности, препятствия, и начиналась нервозность, он обычно говорил: «Волея, надо сильно захотеть и тогда все будет выполнено». Эти слова поддерживают и сегодня.



Эзар Владимировича поздравляют монтажники СМУ-4: Виктор Петрович Хрусь, Арон Петрович Рознатовский, Евгений Васильевич Афонин.

И лифты пойдут по дуге

Более чем километровый мост над Москвой-рекой, получивший название Живописный, возводится силами нескольких мостоотрядов ОАО «Мостотрест». А сам этот объект, как и Серебряноборские тоннели, является составной частью будущей Звенигородской магистрали. Отвечает за магистраль в целом генпроектировщик – Московский метрострой.

Во время одного из последних обходов всей этой большой и уникальной стройки заместитель главного инженера Мосметростроя Олег Николаевич Мельников сделал непосредственно на мосту и рядом с ним несколько интересных фотоснимков, позволяющих разглядеть поближе необычное инженерное сооружение, обещающее стать несомненной достопримечательностью растущей Москвы.

Уже прошлым летом из нескольких районов на западе столицы, например, с Крылатских холмов, с дамбы, ведущей в Строгино, стали видны две восходящие ветви гигантской арки, на которой будет держаться центральная часть Живописного моста, когда уберут из реки временные опоры. Ветви росли, постепенно наклоняясь друг к другу. Осенью они даже попали в кадры одного телесериала, четко зафиксировав тем самым время действия.

Арка должна была замкнуться в январе, но этому помешала, как ни странно, необычно теплая для зимы погода. Самую верхнюю, замковую ферму, можно было монтировать только в условиях серьевого мороза, когда металлические конструкции максимально сжимаются. И в феврале



Фото О. МЕЛЬНИКОВА

Ванты Живописного моста.

такая возможность представилась.

Теперь необычный замысел проектировщиков приближается к своему окончательному виду. Правда, не хватает еще одного очень важного элемента — так называемой «летающей тарелки» или ресторана, который должен быть подвешен к арке. О том, что это все-таки будет и как попадет на свое место, рассказал ведущий инженер отдела производственного контроля Управления Мосметростроя Дмитрий Тимофеевич Бикташев, курирующий строительство моста.

От идеи ресторана с подачей горячих блюд все-таки решено по ряду соображений отказаться. К арке будет подвешена овальная, со всех сторон застекленная смотровая площадка, в центре которой разместят барную стойку. Максимальный поперечник площадки — 33 метра, минимальный — 24. Двух

мя закрытыми горизонтальными коридорами или мостиками «тарелку» соединят с ветвями арки. Овальный каркас будут собирать непосредственно на мосту, отсюда его и подтянут вверх с помощью подъемного устройства, которое смонтируют на вершине арки.

Подъем «тарелки» планируется закончить в ноябре, чтобы дать возможность проезда по всему мосту. Посетители будут попадать на обзорную площадку на лифтах, которые вместо нынешних рабочих подъемников смонтируют в арке, чтобы подниматься, следуя ее профилю, по дуге.

И тут пора уточнить, что на самом деле построены две решетчатые арки, слегка наклоненные одна к другой. Их четырехугольные основания разнесены внизу метров на 15, а вверху они сходятся. Благодаря этому есть возможность разместить в арках четыре лифта. Два (со стороны метростроевской точки «D») предназначены для посетителей уникального объекта, возне-



Во время обхода стройки.



ВЕСТИ СО СТРОЕК

сенного на высоту более 80 метров, что даст возможность любоваться замечательными видами. А вторая пара лифтов предусмотрена для МЧС и аварийных служб.

Бикташев рассказал, что арки собирали по секциям. Каждая ветвь состоит из 15 секций. Для их монтажа использовался кран «Либхер». Соединения — фрикционные, болтовые.

Параллельно со стапеля, устроенного на правом берегу Москвы-реки, велась надвигка — с использованием временных опор — пролетного строения моста. Ее осуществили в 13 этапов. На последнем из них масса пролетного строения составила 11 тысяч тонн. Часть моста, примыкающую к противоположному берегу (пролеты 4–6), собирали навесным способом — с плашкоутов. И там работу завершают, так как пришло время освободить фарватер реки для навигации. На основном вантовом пролете,

Арка хорошо вписалась в пейзаж. Имеющем длину 409 метров (также в России еще не было), завершается ответственная технологическая операция — натягивание вант, которыми арка и будет держать мост. Ванты скручены из стальных проволок и защищены полиэтиленовым покрытием, в котором даже предусмотрены канавки для стекания атмосферной влаги. К 12 апреля оставалось натянуть 8 вант из 72. Их натягивают одновременно по 4 штуки, соблюдая для устойчивости всей конструкции симметрию.

Общее руководство работами на мосту осуществляет заместитель генерального директора ОАО «Мостотрест» Е.Н. Бирюков. Участки командуют: от Мостоотряда № 4 — В.А. Новиков, от Мостоотряда № 6 — Е.Ю. Шиков и А.В. Сельский, от Мостоотряда № 90 — В.Е. Соломатин.

Юрий ПЕТРУНИН.

В высотке пожар! Условный...

28 марта в общежитии № 21 (УПЦ) произошло значимое событие — окружные тактические учения по тушению условного пожара в здании повышенной этажности и с массовым пребыванием людей.

Учения, запланированные Управлением по Северному административному округу Главного управления МЧС России по городу Москве, были согласованы с руководством ЗАО «КСУМ». Их цель — отработка взаимодействия администрации объекта с аварийно-спасательными подразделениями Управления.

К учениям были привлечены пожарные части района, округа, а также другие спецслужбы, в том числе спасатели специального отряда МЧС по обслуживанию Лефортовского автодорожного тоннеля. За ходом учений наблюдали начальники

Полковник А.А. Самотаев рассказывает офицерам МЧС о задачах пожарно-тактического учения.

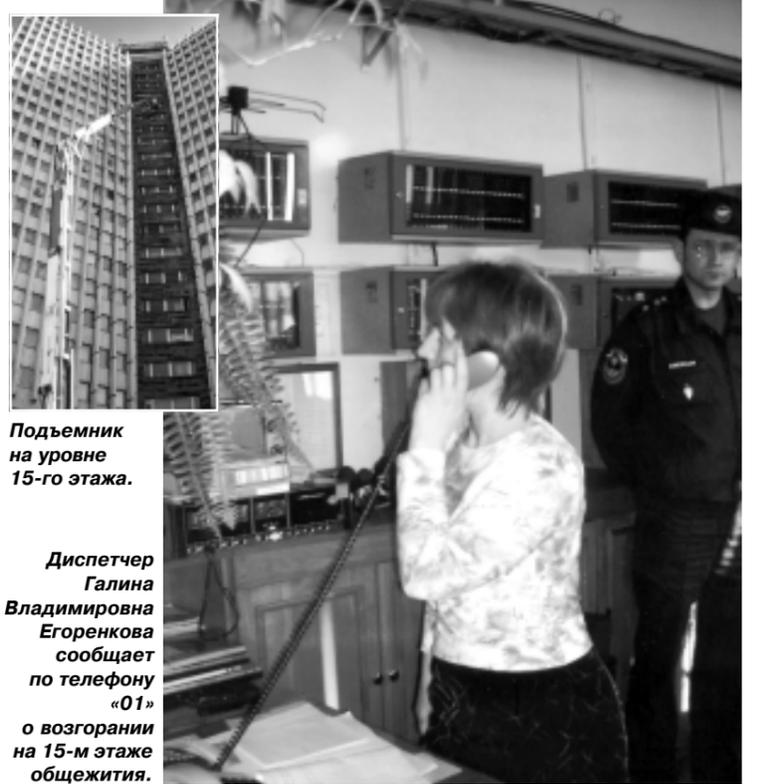
караулов и молодые офицеры из пожарных подразделений округа. Присутствовали представители администрации Северного округа столицы, района «Бескудниково», милицейские офицеры, руководители ЗАО «КСУМ» во главе с директором Н.А. Агаповым. И, конечно, огромное число зрителей.

В самом начале руководитель учений заместитель начальника Управления по САО ГУ МЧС России по г. Москве А.А. Самотаев представил наблюдателям и руководителям организаций сценарий. Затем начальник комплекса УПЦ А.М. Телегин рассказал об общежитии, обратил внимание на особенности индивидуальной планировки здания, ознакомил с системами пожаротушения, со службами безопасности объекта и работой администрации.

Тактический замысел пожарных заключался в следующем: в результате короткого замыкания электропроводки в электроплите на кухне, расположенной на этаже, происходит возгорание мебели и отделки помещения. Огонь интенсивно распространяется по всему пространству кухни и выходит в коридор. Таким образом, в жилых секциях 15-го этажа, лифтовом холле и этажом выше создается плотное задымление.

И вот час учений настал... Имитируя возникновение пожара, в помещениях 15-го этажа зажигаются дымовые шашки. Тут же срабатывает автоматическая система оповещения. Диспетчер общежития сообщает о пожаре по телефону «01», а также администрации.

В возникшей ситуации все действуют по инструкциям. Через 5 минут прибывает дежурный караул районной 13-й специализированной пожарной части (13 СПЧ) в составе че-



Подъемник на уровне 15-го этажа.

Диспетчер Галина Владимировна Егоренкова сообщает по телефону «01» о возгорании на 15-м этаже общежития.

тырех спецавтомобилей. Начальник дежурной смены, выслушав доклад представителя администрации, оценивает обстановку, передает информацию на пост и отдает приказание установить автомобиль со стороны Коровинского шоссе. Но так как пожарная автолестница 13 СПЧ имеет высоту подъема стрелы только 30 метров, развернуть её можно лишь до 8-го этажа незадымляемой лестничной клетки с тем, чтобы уже оттуда попытаться добраться до очага возгорания.

Еще через 5 минут прибывает оперативный штаб подразделения ФПС Управления по САО, отделение автоцистерны 51-й пожарной части. Отделение имеет на вооружении ранцевую установку импульсного тушения «Игла».

Бойцы, поднявшиеся по стреле

пожарной лестницы и добравшиеся до очага, докладывают по рации, что возгорание на кухне 15-го этажа, и что огонь по деревянной отделке распространился по коридору. Люди отрезаны от выхода. Требуется скорейшая помощь и жителям 16-го этажа, где наблюдается плотное задымление.

Но вот по спасательной веревке опускают человека (муляж) с 15-го этажа, по незадымляемой лестничной клетке звено 13 СПЧ выводит 15 человек с 16-го этажа. На тушение пожара быстро подан ствол от пожарной линии на лестничную клетку 8-го этажа. Площадь условного пожара пока составляет около 100 кв. м.

Оперативный дежурный ФПС Управления по САО, оценив обстановку

Окончание на стр. 4





Фото П. КАЛИНИНА



Пожарный телескопический подъемник «Бронто-скайлифт».

В высотке пожар! Условный...

Окончание, начало на стр. 3

ку по внешним признакам и результатам докладов, передает информацию на Центральный узел связи (ЦУС) ГУ МЧС г. Москвы и объявляет пожару «ранг № 2».

Штаб пожаротушения развернут у здания со стороны Коровинского шоссе. Слышатся команды:

— Для тушения пожара организовать три боевых участка. Задача БУ-1 — спасение людей и тушение пожара на 15-ом этаже, БУ-2 — спасение людей и защита 16-го этажа, БУ-3 — подача огнетушащих веществ и проведение спасательных работ по подъемным механизмам.

Начальник штаба вызывает представителей ЗАО «КСУМ» и комплекса городского хозяйства, милиции,

МЧС, скорой медицинской помощи, ставит задачи представителям служб. Он постоянно поддерживает связь с ЦУС ГУ МЧС России по г. Москве.

Коровинское шоссе в районе общежития перекрыто. К месту пожара с сиренами прибывает новый спецавтотранспорт: автоцистерны, аварийно-спасательный автомобиль, дизельный заправщик, медицинский автомобиль, укомплектованный оборудованием, необходимым для оказания медицинской помощи на пожаре... Но главное — пожарный телескопический подъемник (ТП-68) ремонтно-спасательного отряда МЧС «Бронто-скайлифт», предназначенный для использования при пожарах на высотных зданиях. Таких в Москве всего два-три. Наибольшая высота подъема колен 68 метров, грузоподъемность люльки — 450 кг. Дополнительное

оборудование — лафетный ствол подачи воды из расчета 20 литров в секунду, осветительная аппаратура, переносная электростанция АИ-95. Это самая современная техника, не так давно закупленная правительством Москвы.

Начальник оперативного штаба отдает приказание начальнику дежурной смены:

— Оператору ТП-68 установить автомобиль у здания со стороны Коровинского шоссе, произвести спасение людей из окон 15-го и 16-го этажей, подготовить для работы лафетный ствол. Через лафетный ствол ТП-68 от автоцистерны 51 ПЧ, установленной на пожарном гидранте со стороны Дмитровского шоссе, подать воду в перекачку по схеме из насоса в насос. Организовать звено газодымозащитной службы и подать ствол «Б» от пожарного крана на тушение пожара на 15-ом этаже.

Подъемник мощно разворачивается и устремляется ввысь.

К УПЦ прибывают пожарные машины еще двух пожарных частей.

Слышатся команды, работает подъемник и другая спецтехника, прокладываются и подключаются рукава... Пожарные и спасатели делают свое дело.

И вот, когда выводят условных пострадавших, начальник штаба докладывает, что пожар локализован и ликвидирован. Смотрим на часы: не прошло и 40 минут...

При подведении итогов учений с представителями всех служб и подразделений была дана общая оценка «хорошо». Но также было отмечено, что в реальных условиях на развертывание спецтехники уйдет больше времени: так как автомагистрали перегружены транспортом, подъезды к зданию со стороны Дмитровского и Коровинского шоссе труднодоступны. Да и при-

домовая территория занята личными автомобилями.

Руководитель учений полковник А.А. Самотаев особо отметил слаженную работу администрации общежития, диспетчеров, охранников. Он поблагодарил директора ЗАО «КСУМ» Н.А. Агапова за участие и помощь в организации и проведении этого важного мероприятия: «Поставленные цели и задачи удалось выполнить в полном объеме. То, что пожарные расчеты района и округа ознакомились на практике с индивидуальными особенностями здания, в критический момент будет иметь определяющее значение».

И пожарные, и руководители КСУМа пожелали друг другу встречаться только на учениях, проводить их на таком же высоком уровне взаимодействия и четкости исполнения.

Павел КАЛИНИН,
заместитель директора
ЗАО «КСУМ».

Парад Победы

В параде, который пройдет на Красной площади 9 мая, примут участие более шести тысяч военнослужащих Московского гарнизона. Три тысячи ветеранов, бывших фронтовиков, разместятся на трибунах в качестве почетных гостей. Мимо них будет пронесено боевое знамя Внутренних войск МВД России. Эта почетная миссия поручена двум офицерам, братьям-близнецам Алексею и Евгению Кужимак, рост которых 198 см.

Как сообщили в Комитете рекламы, информации и оформления Москвы, в этот раз Кремлевскую набережную планируется оформить так, как выглядела 62 года назад. А на Тверской площади установят огромную пятиконечную звезду, которую будут подсвечивать мощные прожектора.

На улицах столицы в праздничные дни появится серия плакатов под названием «Спасибо за мирное детство!» — с фотографиями будущих защитников Родины и детскими рисунками о Дне Победы.

Помимо этого, столичные власти подготовили проект «Улицы героев». Некоторые рекламные растяжки и щиты в Москве превратятся в страницы своеобразных уличных энциклопедий, из которых можно будет узнать о тех героях, чьи имена названы улицы Москвы.

За несколько дней до 9 мая Красную площадь перекроют для репетиций. И уже совсем скоро начнутся репетиции парада Победы на Ходыньском поле.

МРОТ вырастет до 2300 рублей

Закон об этом одобрил 13 апреля Совет Федерации. С 1 сентября минимальный размер оплаты труда (МРОТ) вырастет более чем в два раза — до 2300 рублей. Повышение будет идти в два этапа: с 1 мая МРОТ с нынешних 1100 рублей вырастет до 1400 рублей, а с 1 сентября — до 2300 рублей. Повышение отразится прежде всего на бюджетниках и тех, кто имеет право на получение пособий.

Чемпионат завершен

Две главные игры, определявшие и чемпиона, и призёров зимнего первенства Мосметростроя по мини-футболу, назначены были на 5 апреля, когда поле полностью высохло, и на нем при резких финтах игроков даже поднималась пыль. В таких условиях у спортсменов были все возможности показать, на что они способны.

«Бронза» далась нелегко

Оспаривать право на третье место выпало командам ТО-6 и СМУ-4. Обе они достаточно авторитетны в метростроевском футболе, обе вполне могли бы претендовать и на больший успех.

На первых же минутах матча быстрые форварды монтажников дважды создавали опасные ситуации у ворот соперников, но в последний момент всё срывалось. Защита тоннельщиков действовала уверенно. А свои контратаки они не затягивали, при всяком удобном случае пробовали забить гол даже с дальней дистанции. Однако, не хватало точности, да и взаимодействие игроков оставляло желать лучшего. Зато футболисты СМУ-4 все чаще выводили на ударную позицию лидера своих атак Андрея Кудряшова. Он берёт техникой, умением быстро ориентироваться на поле. Перед свистком на перерыв ему удалось улучшить момент и неожиданным ударом открыть счёт. И пока растерявшиеся тоннельщики не успели прийти в себя, Евгений Измайлов в схватке у их ворот головой забил ещё один гол.

Второй тайм начался с попыток футболистов ТО-6 как-то исправить ход матча. Им, однако, не хватало для этого ни скорости, ни везения. Несколько раз Игорь Есиков выдавал очень удачные пасы, а его напарники не могли распорядиться ими

как следует. Их соперники действовали более разнообразно, используя и фланговые проходы, и прорывы по центру. Победную точку в матче на 31-й его минуте поставил всё тот же Андрей Кудряшов. Выиграв матч со счетом 3:0, футболисты СМУ-4 завоевали третье место.

Решающий поединок

Второй матч того дня должен был после финального свистка дать возможность судье назвать команду, ставшую победителем всего чемпионата. Однако всё обошлось вообще без свистков.

Путь к этой встрече у ее участников сложился по-разному. Дружный коллектив метромашевских футболистов прошел его без единой заминки. Сначала вчистую выиграл все три матча в своей подгруппе с показателем соотношением забитых и пропущенных мячей — 13:4. Правда, полуфинальная игра далась заводчанам несколько тяжелее, но и в ней они взяли верх над монтажниками — 1:0. А футболисты СМУ-3, выступая в той же подгруппе, оказались вторыми с соотношением мячей — 9:5. Зато в полуфинале они, что называется, выложились и дали настоящий бой тоннельщикам — 4:0. Получилось, что они догнали форвардов Метромаша по забитым мячам.

И вот настало время их решающего поединка. Заводчане появились на стадионе заранее и разминались сбоку от поля. Команду СМУ-3 к нужному времени представляло лишь три человека. Когда Алексей Поливах понял, что ждать больше некого, ему осталось только принести извинения соперникам. И так, футболистам СМУ-3 из-за неяви зачтено поражение. Команда Метромаша объявлена чемпионом. Она выстроилась на поле, чтобы получить командный и индивидуальные призы за свое чемпионство.

Колледж Метростроя № 53 объявляет набор учащихся по следующим специальностям:

- автомеханик на базе 9 и 11 классов;
- электромонтажник осветительных сетей на базе 9 классов;
- повар-кондитер на базе 9 и 11 классов;
- мастер общестроительных работ на базе 9 классов;

—техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта (техник) по программе техникума на базе 9 и 11 классов;

—строительство и эксплуатация зданий и сооружений (техник, старший техник) на базе 9 и 11 классов;

—штукатур на базе 8 классов;

—арматурщик на базе 8 классов.

Телефоны приемной комиссии: 183-76-90; 474-41-83.

ФУТБОЛ

Таблица заполнена

Для подсчета очков, завоеванных коллективами в метростроевской спартакиаде, необходимо все команды расставить по местам. Четыре первых уже распределились. По результатам двух игр, назначенных на 10 апреля, можно было заполнить турнирную таблицу до конца.

За пятое место должны были бороться футболисты, представляющие Тоннель-2001 и СМУ-13. Предпоследнее, седьмое, предстояло оспорить неудачникам предварительных игр, которыми оказались ксумовцы и спортсмены СМУ-15.

К сожалению, ни один из этих двух матчей не состоялся, хотя и по разным причинам. В спортклуб позвонил капитан команды Тоннель-2001 Константин Жданов и сообщил, что основные их игроки не могут в этот вечер приехать на стадион по производственной причине — у них выход в кассон. Так что команда СМУ-13 осталась без соперника. А из второй пары лишь футболисты КСУМа смогли выйти на поле, так как команда СМУ-15 вообще не дала о себе знать. Она и замкнула таблицу чемпионата.

Но он все-таки не закончился без игры. Команды СМУ-13 и КСУМа решили, чтобы совсем уж не терять времени впустую, провести товарищескую встречу. И она получилась по-настоящему острой, боевой. И с необычным сюжетом. Все голы в ней были забиты только в одни ворота. В первом тайме их защищали футболисты СМУ-13 и пропустили мячи от Андрея Строкана (дважды) и Сергея Рыбакова. После перерыва в те ворота трижды попали Валерий Бадулин (дважды) и Александр Артюшин, форварды СМУ-13.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.

ШМАКОВ Сергей Сергеевич

Коллектив ЗАО «Черкизовский завод Метростроя» с прискорбием извещает, что 22 марта 2007 года на 80-м году жизни скончался старейший работник Сергей Сергеевич Шмаков, отдавший коллективу почти 50 лет.

Сергей Сергеевич был высококвалифицированным специалистом. О таких, как он, говорят — мастер на все руки. Он имел шестер рабочих специальностей. Любое задание выполнял грамотно, безотказно.

Почти тридцать лет Сергей Сергеевич вел общественную работу в профсоюзной организации завода, был председателем жилищной комиссии. Всегда с большим вниманием относился к людям, которые приходили к нему со своими жилищными проблемами, и по возможности помогал их решить.

Труд Сергея Сергеевича Шмакова отмечен орденом «Знак Почета», медалями «За трудовую доблесть», «В память 850-летия Москвы», юбилейной — к 100-летию В.И. Ленина. Не раз его награждали Почетными грамотами.

Сергей Сергеевич пользовался большим уважением в коллективе — отзывчивый, добрый, внимательный. Таким и останется в памяти всех, кто его знал.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким Сергея Сергеевича. Скорбим вместе с ними.

**Коллектив ЗАО
«Черкизовский завод
Метростроя».**

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 17.04.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 233