

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПРОХОДКА БЛИЗИТСЯ К КОНЦУ

На всем втором пусковом участке Митинско-Строгинской линии после сбойки, осуществленной проходчиками СМУ-15 в правом перегонном тоннеле у торгового центра «Ашан», остался только один непройденный закрытый отрезок трассы, и он относится к левому перегону между метромостом и станцией «Волоколамская». По состоянию на 23 августа участку Виталия Суворова из ТО-6 там надо было еще продвинуть свой ЩН-1с на 36 метров. К этому дню он при месячном задании в 35 метров сумел пройти с начала августа 42 метра, что соответствует 120 процентам выполнения плана. Щит благополучно прошел под железной дорогой Рижского направления и в настоящее продвигается под дорожным полотном Волоколамского шоссе.

На открытом способе работ участок Бахитжана Шанкозова из СМУ-15 закончил сооружение обоих перегонных тоннелей в пределах Дубравной улицы (2 по 36 метров) и, таким образом, уже выполнил августовское задание. В работе к настоящему времени остаются только рамповый участок тоннелей на левом берегу Москвы-реки (2 по 64 метра) и промежуточок между монтажной камерой «Ловата» и станцией «Мякинино» (2 по 80 метров).

НА ВСЕ 100 ПРОЦЕНТОВ

Участок Ивана Ретюнского из ТО-6, укладывающий путевой бетон в левом перегонном тоннеле между станцией «Мякинино» и торговым центром «Ашан», должен был в течение месяца осуществить эту операцию на длине 500 метров. И он сумел справиться состью значительным заданием уже к 24 августа.

Такого же стопроцентного выполнения плана и к той же дате добился участок Андрея Чижевского из СМУ-3, укладывающий путевой бетон в левом перегонном тоннеле за станцией «Волоколамская». Но в правом тоннеле у него пока отмечается отставание.

НАЧАТА ОТДЕЛКА ПУТЕВОЙ СТЕНЫ

Слесари участка Игоря Зеленева из УСР приступили к навешиванию многослойных декоративных панелей на металлические каркасы, установленные вдоль правой путевой стены станции «Митино». Двигаясь от прымыкания к вестибюлю № 2, они к 24 августа облицевали 250 квадратных метров стены, что составляет более одной четверти общей площади. До конца месяца отделка по правой стороне должна быть выполнена не менее чем на 70 процентов.

В СООТВЕТСТВИИ С ЗАЯВКАМИ

Бетон и раствор на второй пусковой участок Митинско-Строгинской линии поступают из двух мест — с Очаковского завода железобетонных конструкций и с завода «Комет», расположенного на точке «С» Серебряноборских тоннелей. При совместном их задании на август, составляющем 16 тысяч кубометров бетона и раствора, к 24 августа на объекты пусковой линии поступило более 14,2 тысячи кубометров.



Миксер прибыл на стройку.

Штурм монолита

Закончена проходка правого перегонного тоннеля на пусковой Митинско-Строгинской линии. Последнюю сбойку сделал участок Александра Невина из СМУ-15.

Многоопытный метростроевец Александр Филиппович Невин вместо слова «сбойка» предпочитает говорить «вывод щита». Это, в общем-то, разные, хотя и связанные между собой понятия, и при этом вывод щита — нечто более значимое, бесспорно свидетельствующее о завершении проходки.

Ведь что получилось в правом перегонном тоннеле, который СМУ-15 прокладывает от станции «Строгино» в сторону торгового центра «Ашан»? Там дневной свет пробился в забой еще 15 августа, когда старенький щит ЩН-1с достиг лишь середины зоны пригруза перед демонтажной камерой. И участку предстояло еще несколько суток пробиваться через монолитный бетон, чтобы убрать его по всему сечению тоннеля.

Тут необходимо уточнить, что приток свежего воздуха бригаде Игоря Владимировича Соловьёва получила не через лоб забоя, а с левой стороны, где в тело будущего тоннеля попадали сваи, ограждающие «карман», который еще в прошлом году механизаторы СМУ-9 устроили для своих целей в торцевой стене котлована. И когда щит нажал на это ограждение, сваи разошлись, соединив тем самым подземное пространство тоннеля и котлована. В то же время наличие не предусмотренного в исходном проекте «кармана» нежелательно сказалось на всей системе крепления стены демонтажной камеры.

— Первоначально предполагалось, что «стену в грунте», препятствовавшую выводу щита из пройденного тоннеля, мы будем в основном разбивать снаружи, — излагал историю вопроса Александр Филиппович Невин. — Пригнали для этого экскаватор из СМУ-9. Перед тем, как запустить его в дело, я к семи часам утра уже был у котлована.

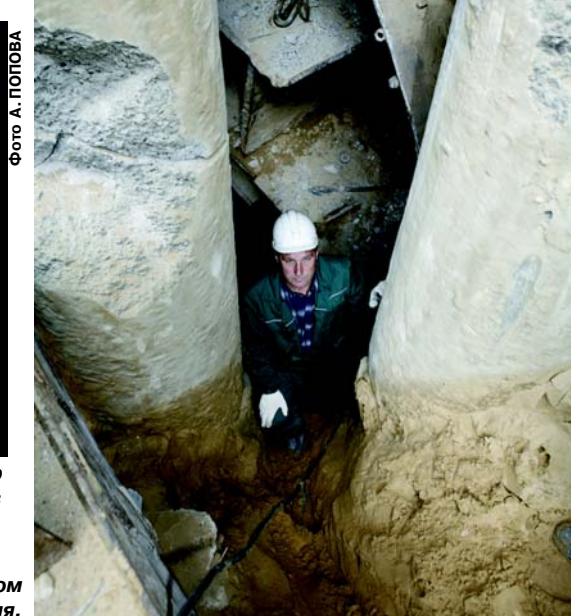
Таким образом, идея с экскаватором отпала. Оставалось только про-



ЩН-1с на пороге демонтажной камеры.



Бригадир проходчиков И.В. Соловьёв.



А.Ф. Невин в боковом выходе из тоннеля.

на. Туда же подошел и наш главный инженер Олег Григорьевич Литовченко. И когда щит в забое попробовал надавить на пригруз, мы вдруг увидели, как подземные толчки отдались на том самом «кармане». Возникла опасность, что вся система крепления «поедет». Поэтому щит остановили и срочно занялись монтажом дополнительных поясов крепления. Установили также распорки между «стеной в грунте» и корпусом венткамеры, строящейся в котловане.

Таким образом, идея с экскаватором отпала. Оставалось только про-

Участники подземного штурма: В.Ю. Батюнин, А.В. Потапенко, А.Ф. Невин, В.О. Потапенко, Н.А. Голозубов, И.В. Соловьёв, В.Н. Яхтин.



биваться изнутри. Но и в таком случае есть несколько вариантов...

Впервые выводить щит Невина довелось в ходе строительства станции «Нагорная», пуск которой состоялся в 1983 году.

— То был старинный щит, еще с шандорной крепью, а шли мы по бывшей свалке, — вспоминал свои молодые годы начальник участка.

— Потом на «Домодедовской» дважды выводили механизированный КТ-5, 6 Д2. На 914-й шахте КМК финишировал через известняк — самый простой случай. Был и перегон к «Аннино» со стороны Бутова, из-за МКАД. А наиболее сложным оказался нынешний вывод на свет этого ЩН-1с, с которым немало поучились еще во время проходки.

В «Метростроевце» уже сообщалось, что щит, с которым СМУ-15 разрабатывало правый перегонный тоннель, более десяти лет простоял под землей. Возвращение его в строй потребовало даже частичной замены оболочки. И всех проблем, конечно, решить не удалось...

Когда в конце весны Невина перевели сюда с 946-й шахты, первое что он сделал, была одновременная

замена всех домкратов щита. Но в его распоряжении было лишь четыре новых домкрата, а остальные просто «подлатали». Вскоре они опять начинали течь. И это неудивительно — у многих на штоках образовались раковины. Не было в распоряжении слесарей и подходящих манжет, способных держать давление более 100 атмосфер.

По подсчетам Невина на последние 200 метров операцию по замене домкрата делали не менее 80 раз. А из всех приостановок проходки из-за плохого состояния техники самая большая длилась три дня. Понятно, что в таких условиях выстраданное приближение щита к конечному пункту радовало всех — и ветеранов, и новичков участка, которые составляют большинство. Например, в бригаде Соловьева, которую мы встретили в забое 18 августа, вообще не было ни одного коренного метростроевца. К слову сказать, и горный мастер Владимир Яхтин не так давно попал в СМУ-15. Приехав в Москву из Воркуты, он два года проработал проходчиком на «Трубной», одновременно закан-

Окончание на стр. 3

Инженер-кессонщик

Детство и школьные годы — в Куйбышеве. Горный институт — в Москве. Если бы документы выпускника вуза были подготовлены своевременно, отправился бы в Кузбасс, на разработку полезных ископаемых. Но именно это непредвиденное обстоятельство с оформлением необходимых бумаг в корне изменило судьбу Бориса Борисовича Францкевича. Он стал метростроевцем. Сначала начальником смены буровзрывных работ. Затем — начальником смены на станции «Смоленская». А вот кессонный перегон от «Спортивной» к «Ленинским горам» молодой инженер строил уже в должности начальника участка. Работал с сильнейшими бригадами СМУ-6 Макара Гауры, Сергея Семенова, Петра Ратникова. Давление сжатого воздуха достигало двух атмосфер. Условия сложные. Но этот первый серьезный экзамен Борис Борисович выдержал достойно, на что руководство СМУ-6 ответило новым назначением: его участку предстояло сооружать станцию «Таганская» Ждановского радиуса.

Строительство велось в труднейших гидрогеологических условиях, приток воды был таким, что порой и насосы не справлялись. Всем доста-

валось: и горнякам, и механикам. Но строители успешно шли вперед, устанавливая рекорды. И снова Борис Борисович вспоминает бригадиров, которые трудились не за страх, а за совесть: Герой Социалистического Труда Илья Павлов, передавший потом свою бригаду Илье Шепелеву, Василий Кафанов, который выучил и воспитал бригадира Николая Исаева. Имена этих людей гремели в свое время на Метрострое — герои, орденоносцы.

Кстати, Борис Борисович тоже является кавалером орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», имеет медаль «За трудовое отличие». Так отмечен его почти полуторовой трудовой путь на Метрострое. Но тогда, на «Таганской», жизнь еще только начиналась... И тогда в очерке о молодом начальнике участка корреспондент «Метростроя» Маргарита Неволина писала: «Он всегда спокоен, выдержан, ровен в обращении, внутренне подтянут. Да иначе и нельзя под землей. Работа в шахте нередко несет с собой неожиданности, надо уметь быть к ним готовым, вовремя принять меры, встретить «врага» во всеоружии». Журналистка писала о том, что от начальника участка зависит судьба стройки, успех выполнения плана,

СМУ-6 Метростроя на отдыхе в Сокольниках. Борис Борисович выступает в лыжных гонках под номером 86.



Борис Борисович и Нина Ивановна Францкевич в пятидесятые годы.

безопасность работ. О том, что начальник участка Францкевич первым входит в забой, первым принимает на себя потоки воды, о том, что он всегда на переднем крае — командир подземной роты.

Все так и было, он был командиром. Причем таким, который брал не громким голосом, а авторитетом. Его интеллигентность, доброжелательное отношение к подчиненным способствовало тому, что за ним шли, ему верили и, как было отмечено в той же статье далекого 1966 года, уважали за профессионализм. Достаточно вспомнить рационалистическое предложение инженера Францкевича, когда в станционном тоннеле «Таганской» была применена металлическая передвижная опа-



Борис Борисович и Нина Ивановна Францкевич в пятидесятые годы.



Нина Ивановна Францкевич с генеральным директором СМУ-8 Николаем Александровичем Сорокиным, ветеранами Александром Сергеевичем Ключниковым, Юлианом Васильевичем Прокуниным и Николаем Федоровичем Рябченковым.

лубка для укладки жесткого основания, что намного сократило сроки работ и дало экономию средств.

Человеческие качества Бориса Борисовича, безусловно, повлияли и на избрание его секретарем партийной организации СМУ-6. Высокая инженерная подготовка и практические навыки сыграли свою роль в назначении его сначала главным инженером, а затем и начальником вновь созданного молодого коллектива

СМУ-11. Но на заслуженный отдых Борис Борисович уходил из СМУ-2, где трудился главным инженером.

Метрострой сыграл свою значительную роль не только в его трудовой судьбе, но и в личной. На «Спортивной» он встретил свою любовь — Нину Ивановну, трудилась на участке техником и училась в институте. Чем приглянулся?

— Он был добрым и порядочным, с большим чувством юмора, — рассказывает Нина Ивановна. — Ответственный и смелый — ему поручали такие сложные участки! Его уважали, он всегда прекрасно ладил с рабочими.

Супруги Францкевич прожили долгую жизнь, воспитали двух сыновей. Они из числа тех счастливых людей, которые чувствуют и дышат в унисон. И хотя трудились в разных метростроевских коллективах, Нина Ивановна работала в Управлении Метростроя, в ПТО СМУ-8, где была заместителем начальника отдела, Метрострой для обоих — родной приз.

В августе Борису Борисовичу Францкевичу исполнилось 80 лет. Солидные годы, большая жизнь, вменившая в себя немало интересных и значимых событий. Живите долго, Борис Борисович. Будьте здоровы! Счастья вам и всей вашей семье!

Нина СОЛОВЬЕВА.

Станция «Спортивная». Борис Борисович Францкевич второй справа.



Проект одобрен

В Москомархитектуре утвержден архитектурный проект новой станции метро «Технопарк». Авторы проекта — архитекторы Метрогипротранса Александр Орлов и Александр Некрасов, победители профессионального конкурса «Золотое сечение 2009».

Новая станция появится на Замоскворецкой линии, между «Автозаводской» и «Коломенской», на наземном участке перед мостовым переходом через Москву-реку.

Строительство будет производиться без остановки движения поездов. Наземный метровокзал перекроют легкими прозрачными конструкциями, своеобразным куполом, который возведут над путями. Вторая особенность — две береговые платформы, шириной по пять метров, расположенные по обе стороны действующих путей. Переход с одной платформы на другую можно будет по вестибюлю. На станцию два входа — с проспекта Андропова и со стороны строящегося сегодня технопарка «Нагатино-ЗИЛ».

Проект предусматривает благоустройство территории, прилегающей к станционному комплексу, устройство тротуаров, остановочных павильонов для общественного транспорта, обогреваемых площадок перед входом в метро, газонов, посадку деревьев.

Новая станция обеспечит высокий уровень транспортного обслуживания в районе Московского городского технопарка «Нагатино-ЗИЛ», проспекта Андропова, где находится немало торговых комплексов, восточной части Нагатинской поймы.



Так будет выглядеть новая станция метро «Технопарк».



Уходим под землю

Главный архитектор Москвы Александр Кузьмин заявил, что для удобства жителей некоторые участки четвертого транспортного кольца будут строить под землей.

— На публичных слушаниях по Генплану жители Гагаринского района выступили за то, чтобы участок четвертого транспортного кольца в районе Ломоносовского проспекта не был двухъярусным. И мы решили уйти под землю, — сказал Кузьмин. — Это хоть и затратнее, но удобнее для жителей. Вообще во всех местах пересечения ЧТК с крупными магистралями кольцо пройдет под землей. В частности, весь участок дороги в районе Лосиного острова будет упрятан в тоннель.

Южную рокаду в районе Братеева тоже проведут под землей.

— Это делается для того, чтобы не отрезать район от Москвы-реки, — пояснил Кузьмин.

При строительстве рокады будет проложен тоннель под Борисовскими прудами. Его длина согласно проекту составит 4,5 километра.

СПРАВКА

Строительство ЧТК планируется закончить в 2013 году. Его длина составит 74 километра, почти вдвое больше, чем третьего кольца. Дорога будет иметь по четыре полосы в каждую сторону и в часы пик сможет пропускать около 6 тысяч машин в час.

Первый участок четвертого кольца строится на востоке, между шоссе Энтузиастов и Измайловским проспектом.

Штурм монолита

Окончание, начало на стр.1



чивая заочно учебу в Воркутинском филиале питерского Горного университета.

Как раз бригаде Соловьеву позвало первой увидеть просвет в конце своего тоннеля. И она же через несколько дней, 18 августа, пробила во лбу забоя две крупные бреши, по 1,5–2 квадратных метра. Но этому предшествовало в ту же смену три мощных натиска на бетонную стену, которыми руководил сам начальник участка.

К исходному моменту решительного штурма лоб забоя уже пересекали три косые трещины, а через несколько круглых отверстий, пробуренных установками фирмы «Система Б.А.Р.С.», в тоннель вливался дневной свет. По команде Александра Филипповича щит пополз вперед. Но какого-то видимого воздействия на преграду не оказал.



Ковш ППМ устремлен в забой.



Так работает гидроклин.

Электросварщик Ю.М. Быковский усиливает крепление котлована, в который выводят щит.

ничуть не поддавшийся механическому давлению.

Тогда в ход пошла другая спецтехника — гидроклин фирмы «Стандарт СК». Операторы А.Ю. Клюгин и А.М. Авдоухин поочередно вставляли в шпуры рабочий цилиндр, заклинивали там его стальными

—Наша задача — превратить Москву в город с высоким уровнем комфорта. Пятиэтажки с их маленькими кухнями и практически полным отсутствием подсобных помещений комфортными назвать никак нельзя. Мы их сносим, а жителей переселяем в новые современные дома. На текущий год запланирована ликвидация 149 пятиэтажек сносимых се-рий общей площадью 561,9 тыс. кв. м, из них 42 дома общей площадью 178,9 тыс. кв. м уже снесены. Кроме того, в этом году снесено 37 ветхих домов общей площадью 87,5 тыс. кв. м. Конечно, темпы сноса из-за сокращения финансирования несколько снизились, сроки реализации программы были пересмотрены мэром, но в целом программа продолжается и будет закончена во всех округах Москвы, пусть и с опозданием на год-два.

—Сколько всего социального жилья будет построено в городе в текущем году?

—В этом году планируется построить более 700 тысяч кв. метров социального жилья: для очередников, переселенцев из сносимых пятиэтажек, молодых семей, инвалидов и других категорий граждан, нуждающихся в улучшении жилищных условий.

Особое место в городской программе занимает строительство коттеджей для многодетных семей. В прошлом году были введены первые 20 коттеджей в Захарине, а в этом году будет построено еще 165 домов в разных районах города.

Правительство Москвы считает экономически целесообразным строить социальное жилье, а не выкупать готовые квартиры у застройщиков. В прошлом году мы осущес-



Маршайдер Юлия Ибрагимова.

меченное им «слабое звено» превращается в дыру, и нависающая над ней часть стены начинает шевелиться. Еще десяток ударов, и бетонный обломок по бетонной же осипы тяжело сползает на лоток. В образовавшуюся в правом верхнем улу брешь уже хорошо видны элементы крепежа и стена венткамеры. Вторая брешь образуется рядом. Перемычку между ними уже можно выдернуть с помощью лебедки, установленной на блокоукладчике.

Всё. Дело пошло. Щит уже недолго остается быть пленником тоннеля. Можно сказать, что проходчики участка Невина справились с последней преградой на всем правом перегоне между станциями «Строгино» и «Мякинино».

На это, конечно, ушло несколько непредусмотренных графиком лишних дней. Поэтому на обратном пути из забоя Александр Филиппович Невин рассказал о том, какие меры принимаются на участке, чтобы при укладке путевого бетона по возможности наверстать упущенное время.

Юрий ПЕТРУНИН.

Владимир Ресин: Трудные времена приходят и уходят, а дело остается



Накануне Дня строителя, который в этом году отмечали 9 августа, глава столичного стройкомплекса Владимир Ресин в интервью «Московскому комсомольцу» рассказал о перспективах развития строительной отрасли в 2009 году.

—**Владимир Иосифович, как сказались на городском строительстве сокращение расходных статей горбюджета? Какие программы и объекты пришлось отложить на более поздний срок, а что будет построено обязательно?**

—Власти города приняли решение оптимизировать целый ряд бюджетных показателей: была проведена масштабная работа по выстраиванию приоритетов на 2009 год. Несмотря на сокращение финансирования городских программ, правительство Москвы неукоснительно следует принципу сохранения всех социальных обязательств перед москвичами в полном объеме. В столице продолжают строиться социальное жилье, детские сады, школы, поликлиники, физкультурно-оздоровительные комплексы. В полном объеме будет осуществляться финансирование строительства

самых значимых для города дорожно-мостовых объектов, в числе которых реконструкция Ленинградского проспекта и Ленинградского шоссе, строительство развязок возле ММДЦ «Москва-Сити».

В связи с сокращением доходной части городского бюджета мы были вынуждены сократить финансирование строительства метрополитена. В частности, открытие станции «Марьина Роща» пришлось отложить на 2010 год. По некоторым другим направлениям работы ведутся более медленными темпами, но в целом стройкомплекс работает, строительство в городе не заморожено, не остановлено. Пусть снижены темпы и объемы, но работа идет.

—**Как в условиях кризиса выполняется одна из основных городских программ — по сносу пятиэтажного жилья?**



Метростроевцы ООО «Тоннель-2001» работают на сооружении развязки Новорижского шоссе и МКАД.



Реконструкция Большого театра.

на постамента высотой 37 метров, в котором будет открыт музей работ Веры Мухиной.

Но самый ответственный и важный для нас объект — это, несомненно, Большой театр, к реконструкции которого московские строители подключились в этом году.

—**Почему московским строителям пришлось вернуться на эту стройплощадку, ведь в 2006 году Юрий Лужков в знак протеста против утвержденного проекта реконструкции вышел из попечительского совета Большого театра?**

—Президент России Д.А. Медведев взял этот объект под свой контроль, создал комиссию во главе с заместителем руководителя своей администрации А.Д. Бегловым, включил в ее состав ряд крупных руководителей страны, привлек и Ю.М. Лужкова. Сделать предстоит очень много и очень быстро: до осенних холодов закрепить фундаменты и подвести пока открытые пространство под крышу. Кое-что в проекте

Окончание на стр. 4

