

МЕТРО СТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Механизаторы осваиваются на новом месте

Одно из самых распространенных пожеланий в книге отзывов на пуске станции «Марьина Роща», относилось к строительству второго выхода. Местные жители выражали надежду на то, что на этот раз долгостроя не будет. Кстати, на тоже самое надеются и метростроевцы. Тем более что определенные работы на соответствующей площадке к моменту пуска уже велись. Поскольку Люблинско-Дмитровская линии в этих местах идет вдоль Шереметьевской улицы, то и станция ориентирована так же. И площадку для второго выхода проектировщики разместили практически на обочине этой улицы, в промежутке между 3-м и 4-м проездами Марьиной Рощи.

Обустраивать ее СМУ-1 стало еще зимой, а весной на ней появились буровые установки механизаторов.

Участок Николая Ивановича Агафонова из СМУ-9 начал с забуривания свай для ограждения стартового котлована, в котором зимой ТПМК «Ловат» должен приступить к механизированной проходке второго эскалаторного тоннеля.

Прямоугольный периметр котлована замыкают 178 свай диаметром

800 мм и длиной 32 метра. Каждая вторая — буросекущаяся, с арматурным каркасом. Изготавливает каркасы механический участок СМУ-9, находящийся на Гагольдерной улице. Поскольку невозможно провезти по улицам Москвы такое длинномерное изделие, то каждый каркас резали на две части, а потом сваривали при опускании в готовую скважину.

Бурение вели одновременно три установки. Это позволило участку уже в июле справиться с задачей по ограждению стартового котлована и переключиться на забуривание свайного бетонного пригруза.

Поле пригруза по самой своей сути должно быть компактным — это три сомкнутых ряда свай диаметром 1200 мм. Они короче тех, что ограждают котлован — только до 24 метра.

К 3 августа половина из сорока этих свай была готова, и в работе находились только две установки — «Либхер» и «Касагранде», поскольку трем на поле пригруза и разместиться негде.

Курирующий этот объект заместитель главного инженера СМУ-9 Евгений Николаевич Гнилорыбов говорит:

— Всё идет в соответствии с графиком. На очереди сваи для подкрановых путей, а потом и для ограждения большого котлована, в котором будет сооружаться второй вестибюль «Марьиной Рощи». Правда, соответствующей техдокументации в нашем распоряжении еще нет, но в любом случае участок Агафонова со своими задачами должен справиться. Сам Николай Иванович опытный, знающий строитель. И у него надежные молодые помощники: заместитель начальника участка Николай Николаевич Головкин, горные мастера Павел Александрович Зинкевич и Владимир Александрович Шамало.



Здесь уже забурено более двухсот свай.

Горный мастер П.А. Зинкевич.

Машинист буровой установки «Либхер» Н.П. Корнеев.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

Конструкторы «Касагранде» применили другой вариант: на их машине штанга ходит вверх-вниз под воздействием пружины. Это ослабляет шум, но, понятное дело, не устраняет. Установка, весящая порядка ста тонн, в принципе, не может быть тихим соседом.

А рабочие обслуживают свои громыхающие гиганты, не обращая внимания на шум. Они наоборот заинтересованы в том, чтобы установка поменьше была без движения. И можно было только любоваться слаженными действиями команд при наращивании обсадных труб.

Заметив, что место их соединения обкладывается бумагой, я спросил у Павла Зинкевича, для чего это делается. Он пояснил, что бумага разбухнет, создаст дополнительную защиту от влаги, а потом облегчит



Фото: Чистопрудова

демонтаж обсадной колонны. Оказывается, такой прием наши механизаторы переняли у своих питерских коллег, работая рядом в Кронштадте на строительстве комплекса сооружений, предназначенных для защиты северной столицы от наводнений. Реальный вклад СМУ-9 в тот объект — более двух тысяч свай, забуренных семью установками.

Вспоминая питерскую командировку, молодой горный мастер отметил уникальность и масштабность защитной дамбы, а еще — специфику климата: в течение одного дня погода в Финском заливе может раза три перемениться.

Надо полагать, что устойчивость нынешней московской жары тоже не очень-то радует. Но строители — это народ, ко многому привычный. На погодных сюрпризах не зацикливаются. Главное, как справедливо сказал машинист «Либхера» Николай Павлович Корнеев, что есть новая задача и привычное дело.

И дело это здесь, на обочине Шереметьевской улицы, идет своим чередом. Пригруз набирает объем, а 3 августа настройплощадку завезли модуль Строймехсервиса. Скоро его специалисты начнут забуривать анкера под обвязочную балку, уже сооруженную силами СМУ-1 на одной из боковых стен стартового котлована. Потом придет время выемки грунта.

Юрий ПЕТРУНИН.



Заместитель главного инженера СМУ-9 Е.Н. Гнилорыбов.

Дружная команда с «Касагранде»: В.Р. Ларин, В.Н. Галактионов, А.В. Чумаков.



Сварщик А.А. Комиссаров и электрослесарь Н.М. Калягин.



Дороже любого злата...

Кто сегодня гордится целым парком автомобилей, количеством построенных домов и приобретенных гектаров земли, а он, Виктор Михайлович Будаев, каменных дел мастер, специалист высочайшего класса, перечисляет станции метро, которые для него дороже любого злата, потому что служат и еще долго будут служить людям. И никакие личные материальные ценности не доставят такой радости и такого удовлетворения, как чувство своей причастности к великой подземной архитектуре лучшего в мире московского метрополитена. «Тверская», «Чеховская», «Пушкинская», «Шаболовская», «Чертановская», «Цветной бульвар», «Римская»... Дух захватывает — насколько хороши эти станции!

Этот год для ветерана УСР, кавалера ордена «Знак Почета» Виктора Михайловича Будаева, юбилейный. Ему исполнилось 80. Много это мало? Юбиляр утверждает, что прожил не одну, а несколько жизней. И в какой-то мере он прав... Времена, о которых вспоминает ветеран, уже настолько далеки от наших дней.

—Дорога — каменка. Гужевой транспорт. Когда появился первый автомобиль, «эмочка», то мы, ребята, смотрели на машину, как на нечто фантастическое. И также — на дирижабли, аэростаты. А уж когда в небе над деревней однажды закружил восьмимоторный самолет «Максим Горький», я, пытаясь получше разглядеть его из окна своего дома, разбил головой стекло и вывалился на завалинку, — рассказывает Виктор Михайлович. — Тогда мы удивлялись всему, что сегодня стало обыденной реальностью.

Деревня Митино, в которой жил Виктор Будаев, существует и сегодня, она находится в Московской области, недалеко от Павлова Посада. Свое название деревенька получила благодаря имени первого поселенца Дмитрия, который сначала построил здесь дом, а потом и часовенку. По именам его детей — Ивана и Никиты, давались фамилии местным жителям. И столько здесь было Никитиных да Ивановых, что дед Виктора Михайловича, староста, уважаемый в деревне человек, в революцию взял фамилию Будаев.

—Мой отец, Михаил Иванович, был вдовцом. И мать — вдова. В гражданскую войну ее мужа-красавца, за которого она выходила замуж против воли родителей, в Сарапуле расстреляли колчаковцы. Она ездила потом на его могилу. А я, уже многими годами позже, работая в этом городе, увидел в одном из клубов большое художественное полотно — расстрел красноармейцев, которое напомнило и мне о событиях, напрямую коснувшимся судьбы моей матери. Когда она выходила замуж за отца, который был старше ее лет на пятнадцать, да еще с пятью детьми, местные жительницы приступали, мол, такая красавица за старика идет. А они прожили хорошую добрую жизнь. Родили еще пятерых ребятишек. Мама была совершенно безграмотным человеком, отец читал ей по вечерам книги — Лермонтова, Некрасова, Пушкина, Островского, возил ее в Большой театр. Он хоть и крестьянского происхождения, но был культурным, образованным человеком, без вредных привычек.

В годы коллективизации Будаевы оказались в числе опальных крестьянских семей, хотя богатыми никогда не были. В доме стол, шкаф, две большие деревянные лавки, четыре стула да соломенные матрацы, на которых спала ребятня. Но их все-таки попытались раскулачить, комитет бедноты забрал коня и все, что к нему прилагалось: скрипку, пивоварку.

—Я не понимал тогда, почему в доме такая грусть, и у всех на глазах слезы, — вспоминает Виктор Михайлович. — Отец, чтобы найти правду, написал даже письмо Крупской. А наш норо-



Крепкое рукопожатие: генеральный директор УСР Александр Иванович Мишенков и Виктор Михайлович Будаев.



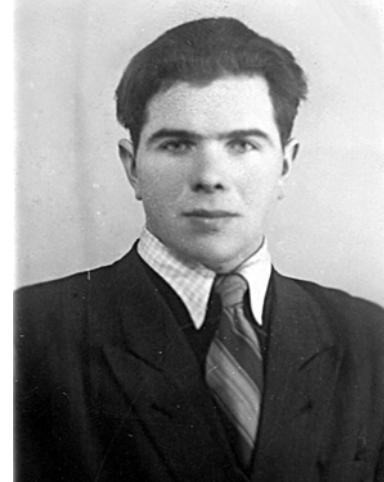
**Во время службы в Германии.
1952 год.**



На этой фотографии запечатлены руководители Управления спецработ и ветераны. Коллектив УСР уделяет большое внимание тем, кто еще вчера был в строю, с благодарностью относится к старшему поколению. Но и старшее поколение благодарно не меньше — за счастье встречаться в родных стенах, за радость общения, за заботу, помощь и поддержку.



**На строительстве
«Детского мира»
Виктор Будаев
(справа)
с товарищем.
1955 год.**



**Как молоды мы были... Виктор Михайлович и Александра Михайловна.
1954 год.**



**Как молоды мы были... Виктор Михайлович и Александра Михайловна.
1954 год.**

вистый конь так и не прижался в общем колхозном хлеву, постоянно сбегал, пытаясь вернуться домой. В один из очередных побегов его и затрелили из двустволки.

—Семья работала в колхозе, который с годами превратился в крепкое хозяйство, — продолжает свой рассказ Виктор Михайлович.

—Построили новые скотные дворы, амбары, магазины, организовали зал-читальню, детский сад. К нам приезжали артисты из Москвы, да и колхозники ездили в столицу на экскурсию. К тому же в деревне было кустарное производство. Своя кузница. Жизнь постепенно налаживалась. Если бы не война...

Каждый день из деревни Митино кого-то провожали на фронт. А места взрослых на полях занимали дети. В свои 12 лет Виктор Будаев стал пастушком, а через год — полноправным колхозником, который летом убирал по 220 центнеров картошки с гектара, зимой возил на лошадях торф и дрова. А еще шитьем занимался. Будучи школьником, как и все ученики, Виктор плел кисти для павловопосадских платков. Но в войну надобность в платках отпала. Телогрейки, ватные брю-

ки, нательное солдатское белье, двупалые рукавицы — Виктор вместе с матерью и сестрами сел за швейную машинку. И продукты, и одежда — как без этого фронту? Медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», которой отмечен Виктор Михайлович, самая дорогая для него награда.

—В Москву я приехал в 17 лет, в сорок седьмом году. Поступил в ФЗО № 54 при Мраморном заводе № 8 Метростроя. Плотник — профессия известная. Но группа была уже набрана, меня направили к мраморщикам, о чем я потом несколько не жалел, — рассказывает Виктор Михайлович. — Нас обучали настоящие профессионалы, в числе которых были выпускники Строгановского училища. Как виртуозно они работали с камнем! Как чувствовали и понимали его! Мой первой самостоятельной работой стал кубок, который я вырубил из кефли. Быть может, он и сейчас где-то есть — во Дворце культуры или среди экспонатов музея, потому что некоторое время находился в Управлении Метростроя. Кубок этот заметный, недоработанный до конца, я не успел сдвинуть к нему ручки.

Свои первые метростроевские деньги Виктор Будаев и его товарищи получили когда еще были учащимися, после изготовления кронштейнов для станции «Краснопресненская». Колossalные суммы — 150 рублей, затем 230. Это было чудо, — говорит Виктор Михайлович. А вот первый свой камень он положил на «Киевской» Филевской линии, где облицовывал рисунчатые полы, используя три породы мрамора. И тогда уже его заработка составлял 1200–1500 рублей. А все потому, что смекалка и острый ум помогли мгновенно освоить технику производства укладки полов и уже вскоре, на «Добрынинской» (в ту пору «Серпуховской»), выйти на уровень 7 квадратных метров за смену, а еще и прикипеть к такому интересному делу, как облицовка арок. На «Добрынинской» использовался газган. Опытный мраморщик Шпульников научил Виктора Будаева сортировать камни, ориентируясь на расцветки. Показал, как устанавливать их по стрелке и, обрубая лишние сантиметры, «замыкать» арочный проем. Потом были арки на «Павелецкой», где шла реконструкция. А самым сложным экзаменом, на него взглядел, был магазин «Детский мир». Бригаде участника Великой Отечественной войны Слабоденюка, в состав которой входили девять молодых гранитчиков — Будаев, Слонов, Коренков, Козлов, Гордеев и другие, была поручена работа по облицовке фасада здания полированными плитами гранита и арочное исполнение фасонными камнями в проемах между витражами.

—Но витражей еще не было, не изготавливалась, — вспоминает Виктор Михайлович. — Пришло время выдерживать ширину проема под витражи 7100 мм, по наружному размеру между внешней стороной камней — 8300 мм. Не у всех соседних бригад получалось свести обе стороны арочных камней с замковым камнем. И тогда...

Виктор Будаев придумал шаблоны

из листовой стали 1,52 мм, обхватывающие камни правой и левой стороны. С их помощью камни устанавливали по шнуру с совпадением рисок. В итоге — на долю бригады Леонтия Слабоденюка пришлось примерно 80 процентов всех фасадных облицовочных работ. Уникальную, так называемую «зеркальную» облицовку по стенам лестничных маршей, выполнили мраморщики Василий Коренков и Анатолий Трапалин.

Потом у Виктора Михайловича будет еще немало всевозможных рапортов предложений, тем более что после окончания Московского техникума транспортного строительства, где он учился пять лет и защитил диплом на «отлично», Будаев стал трудиться сначала мастером, а затем начальником участка. Он и сам говорит о том, что, получив новый объект, прежде всего, изучал все от «а» до «я» и обязательно вносил какое-нибудь предложение по ускорению работ и облегчению труда отделочников. Взять, например, «Чеховскую». Это по его предложению в Козицком переулке, на поверхности,

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

из листовой стали 1,52 мм, обхватывающие камни правой и левой стороны. С их помощью камни устанавливали по шнуру с совпадением рисок. В итоге — на долю бригады Леонтия Слабоденюка пришлось примерно 80 процентов всех фасадных облицовочных работ. Уникальную, так называемую «зеркальную» облицовку по стенам лестничных маршей, выполнили мраморщики Василий Коренков и Анатолий Трапалин.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачивались в отверстия, просверленные прямо в ребре тюбинга. Метрогипротранс выпустил новый проект, он, кстати, используется до настоящего времени. Монтаж зонта производила бригада Николая Мухина. Такого, технически грамотного бригадира, как Мухин, за все время моей работы в УСР я больше не встречал.

—Раствор к началу станции подавался через вертикальную скважину. А сообщались посредством стука по металлу, — рассказывает Виктор Михайлович. — На этой же станции впервые был применен вместо штукатурки стеклопластиковый зонт. Когда вместе с механиком Василием Григорьевичем Семуньковым рассмотрели проект монтажа и крепления зонта к конструкциям тюбингов, стало ясно, что выполнение его невозможно. Сколько времени потребовалось для того, чтобы крепить зонт к металлокаркасу с помощью винта диаметром 8 мм, с шагом 50 сантиметров? Одних отверстий надо было рассверлить немыслимое количество. И тогда мы предложили более простой вариант с использованием шпилек, которые напрямую вворачив

Китайское «дорожное чудо»

Китай вырвался в мировые лидеры по темпам строительства скоростных железных дорог. Первого июля открыто еще 300 километров, которые китайский поезд преодолевает за один час 13 минут. И впечатляет не столько скорость поезда, сколько бурный рост всей транспортной инфраструктуры: от городского метро до высокогорных дорог.

Трудно поверить, что в семидесятые пекинская подземка была элитарным транспортом. Билеты на метро распределяли по организациям – в качестве поощрения передовикам. Сегодня ударными темпами поражает метро: в 2010-м на карте Пекина появятся сразу пять новых веток, а в 2015 году столица Китая станет мировым рекордсменом по общей протяжённости линий.

«В генеральном плане развития города метрополитену отводится ключевая роль. Через пять лет его протяжённость составит 561 км, а в 2020 году – около тысячи. Мы надеемся пересадить миллионы людей с наземного транспорта на подземный», – рассказывает начальник пресс-службы пекинского метрополитена Цзя Пэн.

Бешеные темпы строительства не только радикально трансформирует городскую среду, но и дают мощный импульс экономике: на расширение метро по всему Китаю будет потрачено более 100 миллиардов долларов. Деньги эти получит отечественный производитель: именно китайские компании делают подвижной состав, стройматериалы, системы сигнализации и связи.

У китайских метростроевцев гран-

диозные планы. В ближайшие годы система подземного транспорта охватит 22 города. В общей сложности будут построены 89 новых линий протяжённостью более двух с половиной тысяч километров.

О том, что именно локомотив вытянет экономику в XXI веке, в Китае заговорили давно. Одним из таких проектов стала знаменитая «Дорога в небеса» – магистраль, связавшая внутренние районы с Тибетом. Поездка на таком составе – словно восхождение на заснеженные вершины Цинхай-Тибетского нагорья. Из-за разряженной атмосферы пассажиров приходится снабжать препаратами от горной болезни и специальными кислородными трубками.

Впрочем, новые высоты покоряет вся инфраструктурная отрасль. В течение последних лет инвестиции в этот сектор растут примерно на 20 процентов в год. Это единая транспортная стратегия «большого скачка». К 2020 году всю страну должна объединить сеть современных железных дорог и скоростных автомагистралей.

Города, тем временем, всё глубже внедряются под землю – этого от китайцев требует сама жизнь. Ведь темпы урбанизации едва поддаются измерению. Два года назад доля городского населения составляла 45 процентов, а ещё через десять лет она достигнет 65. На практике это означает толчёю в час пик и отдавленные ноги.

Как и любое метро, пекинская подземка – это портрет страны и эпохи. Экономический бум двухтысячных породил новый, доселе невиданный стиль. Постиндустриаль-



Современный Пекин.

ный минимализм в сочетании с не-брюским хай-теком. Из украшений – мультимедийные экраны и рекламные модули. Очередей практи-



МЕТРОПОЛИТЕНЫ МИРА



Дмитрий СОБИЕВ.



Пекинский «подземный дракон»

История китайского метро достаточно молодая. Первая линия начала строиться в Пекине в 60-х годах двадцатого столетия, а первые поезда по ней пошли в 1971 году. К 1990-м появилась кольцевая линия длиной в 16 км, обогнувшая всю центральную часть города, радиальная линия была продлена через центр на восток, общая ее длина стала около 40 км.

С тех пор с каждым годом пекинский «подземный дракон» – метро всё шире раскидывает свои крылья. К 2008 году, когда столица Китая принимала у себя летние Олимпийские игры, были сданы три новые ветки метрополитена, освоено около 8 миллиардов долларов. Протяженность линий достигла 200 км. К 60-летию КНР, в октябрь 2009 года, запущена еще одна ветка метро, которая связала важные транспортные узлы, коммерческие центры и район университетов. Её длина 28,5 км.

К концу этого года в столице Китая будут введены в эксплуатацию пять новых линий. Таким образом, общая длина их достигнет 300 км, что на 8 км больше, чем в москов-



В вагоне поезда метро.

ком метро. Прогнозируется, что в 2015 году общая протяженность линий пекинского метро составит 561 км, то есть превысит лондонское метро (408 км).

Как сообщили в Пекинской компании метрополитена, если раньше китайское метро в основном было укомплектовано вагонами, системами сигнализации и связи, а так-

же другими электромеханическими устройствами, выпускавшими зарубежными компаниями, такими как «Сименс», «Алкатель», то теперь на большинстве новых линий будет использовано оборудование отечественного производства. Благодаря этому значительно снизится се-

Пекинское метро.

чему движение поездов, размещения станций установлены в метро везде. Всегда можно посмотреть, где пройти на пересадку, где выход в город, и что расположено около станций метро. Объявления в поездах и на станциях дублируются на английском языке, также и на схемах. В помещениях метрополитена просторно и светло, обилие мрамора, цветовых подсветок, везде очень чисто. Работает метро с 5.30 утра до 11.30 вечера. На многих станциях есть бесплатные и чистые туалеты. По вагонам ходят продавцы и предлагают купить свежие газеты, схему метро. Билет достаточно дешевый, хотя и дороже, чем в автобусе. Он стоит два юаня.

Во многих вагонах установлены электронные схемы движения поезда. То есть бегущий огонек на схеме показывает, на какой станции метро вы сейчас находитесь. Некоторые станции расположены прямо в крупных торговых центрах. Так, например, на станции «Сидань» можно сразу из метро попасть в большой подземный город магазинов, где есть даже свои улицы. То же самое и на станции метро «Ванфузин». Кроме того, на станции «Ванфузин» прямо под землей находится археологический музей.

Кстати, в вагонах поездов метро очень хорошо работает вентиляция, что особенно важно для жаркого лета Пекина, когда температура на улице может доходить до 40 градусов в тени.



Дороже любого зата...

Окончание, начало на стр. 2

да Виктор Михайлович решил расширить границы профессии и попробовать себя непосредственно в строительстве, не зря же оканчивал факультет ПГС. Но уже вскоре понял, что эта область ему не так интересна. Вернуться в УСР помогла Елена Максимовна Сеславинская. Снова — в свой коллектив. К архитектуре. К камню, с которым, по словам Виктора Михайлова, у него всегда была взаимная любовь. Газган, коегла, офицальцит — эти названия мрамора для него звучат как музыка.

— Я работал с такими известными архитекторами Метрогипротранса, как Нина Александровна Алешина, Виктор Александрович Черемин, Владимир Зиновьевич Филиппов, Николай Иванович Шумаков... Всегда — при полном взаимопонимании. А когда есть понимание, то и дело спорят-

ся. При сооружении «Детского мира» удалось даже пересечься с Алексеем Николаевичем Душкиным. Общение с творческими людьми обогащало меня как в профессиональном плане, так и в духовном.

Полная согласованность и четкость действий, уважение к мнению других — этого принципа Виктор Михайлович придерживался неукоснительно в ходе работ со строителями, монтажниками и, конечно же, со своими коллегами, будь это руководители УСР или рабочие. А еще, как утверждает, никогда не допускал ни крупных конфликтов, ни мелких перебранок. Это, кстати, касается и семьи.

Виктор Михайлович прожил со своей супругой, Александрой Михайловой, счастливые годы. Ее уже нет с ним семь лет. «Но все-то наше, — как говорила герояня Вии Артмане в фильме «Родная кровь», — останется с нами».



**Дочь Виктора Михайловича
Наталья, зять Виктор и внук Денис.
Конец 90-х годов.**

Навсегда в его памяти то незабываемое свидание, когда она первая призналась ему в любви. И он ответил... А потом оберегал, как мог, свою вторую половинку, потому что все время помнил, какая нелегкая ей досталась доля. В пять лет, в первый год войны, когда деревню дотла сожгли немцы,



**Дедушка и бабушка с любимым
внуком на даче. 2000 год.**

девочка осталась без матери и бабушки. Побиралась по деревням. Все испытала: и холод, и голод, и болезни. А он старался нести в дом тепло.

Супруги воспитали дочь Наташу, радушно приняли в свою семью зятя Виктора, конструктора электронно-лазерной аппаратуры. А Денис —

единственный и самый дорогой внук. Как и родители, окончил МИРЭА, программист.

— Моя жизнь — это вечный труд, — говорит Виктор Михайлович. — Я и сейчас, на пенсии, не могу сидеть, сложа руки. Хорошо, что есть дача в Балабанове, где всегда найдется дело. А недавно своим знакомым спроектировал дом в Дмитровском районе.

...Ему 80. А внешне он все тот же, прежний, каким был на «Горьковской», которую сотрудники «Метростроевца» посещали даже в ночную смену.

— Почему не меняетесь?

— Потому что у меня никогда не было таких качеств, как злоба и зависть, которые испепеляют души. А еще, — уверен юбиляр, — жизнь продлевает многолетнее «общение» с камнем.

Виктор Михайлович, безусловно, прав. Камень дарит людям целительную энергию. Во всяком случае, китайцы в этом никогда не сомневались.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Чемпионы есть чемпионы!

В розыгрыше летнего первенства Мосметростроя по мини-футболу до предпоследнего тура без поражений шли команды ТО-6 и КСУМа. Причем, тоннельщики и в предпоследнем туре справились с очередным соперником. Несколько убедительных побед подряд одержали футболисты СМУ-4, но у них была досадная осечка в начале турнира. И потерянные на старте очки могли бы компенсироваться только ошибками лидеров...

В том же победном стиле

Выходя на поле против давних соперников из команды СМУ-4, футболисты ТО-6 горели желанием продолжить свою беспроигрышную серию матчей. На пятой минуте форвард тоннельщиков Даниил Бурцев завершил атакующую комбинацию точным ударом. А еще через две минуты его коллега по линии нападения Сергей Захидов удвоил счет. Но команда футболистов-монтажников доказала свое умение по-настоящему держать удар. Все оставшееся до перерыва время прошло в борьбе равных соперников, у которых даже промахи получились одинаковыми. По ходу упорной борьбы и та, и другая команда получила право на штрафной удар. И оба «стандарты» закончились безрезультирующими — мячи в обоих случаях пролетели выше ворот.

Второй тайм тоннельщики начали с атак по левому краю, к которому тяготеет опытнейший Игорь Есиков. В один из моментов он сделал хорошую прострельную передачу, но никто из его товарищей замкнуть ее не смог. Тогда и сработала старая футбольная примета: не забиваешь ты — забают тебе. Так и получилось, Игорь Гришкин из команды СМУ-4 отквитал один мяч — 2:1. Тоннельщики ответили на это сменой тактики игры, что почти сразу нашло отражение в протоколе встречи. Игорь Есиков все-таки вписал в него свою фамилию, восстановив прежний разрыв в счете — 3:1. Четвертый мяч в ворота монтажников головой забил Даниил Бурцев. А победную точку поставил Андрей Лубяной, решивший попробовать свои силы в качестве полевого игрока. С окончательным счетом 5:1 тоннельщики одержали свою шестую подряд победу (в шести матчах). Они верны своему чемпионскому стилю игры.

Начинали на равных

Встреча команд КСУМа и СМУ-15 долгое время смотрелась как состязание равных по силам коллективов. Все футболисты цепко боролись за каждый мяч. И чей-нибудь передев мог носить только временный харак-

тер. Такое впечатление от игры не изменилось даже после того, как форвард КСУМа Александр Сорокин ударом из-под ноги защитника команды СМУ-15 открыл счет. Может быть, удача в свою очередь улыбнулась бы и соперникам коммунальщиков, но время первого тайма истекло без изменения результата.

После перемены ворот футболисты КСУМа заметно прибавили в скорости и в основном вели игру на чужой половине поля. Лишь во время одной контратаки, организованной Георгием Звягинцевым, форварды СМУ-15 прорвались в штрафную площадку КСУМа и вынудили коммунальщиков пойти на нарушения правила, чтобы остановить опасное развитие событий. Судья встречи Сергей Литвинов без колебаний назначил штрафной удар. Но сильно пробитый мяч не попал в ворота КСУМа. Форвард коммунальщиков Александр Кадочников оказался более метким. Он довел счет до 2:0, окончательно закрепив преимущество коммунальщиков.

Третий гол в ворота СМУ-3

По накалу борьбы, разгоревшейся во время игры футболистов СМУ-3 и СМУ-13, можно было подумать, что на кону — чуть ли не чемпионский титул. На самом же деле лишь команда СМУ-3, в лучшем для себя случае, могла дотянуться до третьего места. Но со старта завладели инициативой футболисты СМУ-13. Один из лучших форвардов их команды Дмитрий Коровченко уже на 3-й минуте сумел выйти один на один с вратарем, но в решающий миг чуть-чуть не дотянулся до мяча. Очень скоро его напарник по линии нападения Андрей Кельцов разящим ударом открыл счет. Еще через несколько минут Дмитрий Поляковский довел его до 2:0.

Лишь после перерыва подопечные



**Футбольная команда Тоннельного отряда № 6 — чемпион Мосметростроя.
На снимке: Максим Шерстнев, Сергей Захидов, Алексей Чернышов,
стоят — Алексей Андреев, Игорь Есиков, Андрей Лубяной, Даниил Бурцев.**

Алексея Поливача заиграли так, как это им удавалось в лучших матчах. Однако, желанию команды СМУ-3 улучшить свое положение противостояло стремление соперников из СМУ-13 закрепить наметившуюся победу. В результате мяч никак не доходил до таких известных своей техникой игроков, как Сергей Кузнецov и Дмитрий Колганов. Одну из направленных кому-то из них передач быстро перехватил Валерий Бадулин, сыграл «в стенку» с Дмитрием Коровченко и забил третий гол в ворота СМУ-3.

Стопроцентный успех тоннельщиков

Турнир завершился встречей двух сильнейших наших команд. Причем, тоннельщики пришли к ней, не потеряв ни одного очка, а коммунальщики однажды уступили команде СМУ-3. Значит, у футболистов ТО-6 была определенная форта, но они не стали на нее полагаться и с первых ударов по мячу показали, что намерены играть в полную силу.

В самом начале матча с их стороны последовал точный прострел в центр штрафной площадки коммунальщиков, и вовремя оказавшемуся там Вячеславу Мищенко оставалось только подставить ногу, чтобы счет был открыт. На это лидер ксумовской линии нападения Сергей Рыбаков ответил серией опасных контратак, несколько раз его удары попадали в штангу. И почти в то же время отличился Игорь Есиков. Мяч, сильно пробитый им, рикошетом от защитника команды КСУМа все-таки угодил в чужие ворота. Этот второй пропущенный гол только дополнительно подхлестнул футболистов КСУМа. Александр Сорокин сначала сам отквитал один мяч, а потом удачно ассистировал Сергею Рыбакову. Так на поле восстановилось исходное равновесие. Но ненадолго, потому что перед свистком на перерыв

Вячеславу Мищенко удалось снова вывести свою команду вперед — 3:2.

Начало второго тайма тоннельщики озменивали отлично разыгранной комбинацией, которую увенчал точный удар Алексея Андреева. И тут же последовал индивидуальный проход Игоря Есикова, сумевшего под острым углом загнать мяч в «девятку». Таким образом, разрыв в счете увеличился до трех мячей — 5:2. До конца этого очень интересного матча тоннельщики еще трижды поразили ворота соперников: следом за Мищенко и Есиковым «дубля» добился Алексей Андреев, а потом в протоколе встречи отметились Андрей Лубяной, известный больше как вратарь, и спортивный организатор Сергей Захидов. Коммунальщики смогли ответить на такой град мячей лишь единственной удачей Никиты Власова. Окончательный результат игры — 8:3 в пользу команды Тоннельного отряда № 6, набравшей в итоге 21 очко из 21 возможного. Она снова стала летним чемпионом Мосметростроя по мини-футболу.

Почетное второе место завоевала команда КСУМа (15 очков), третий призер чемпионата — команда СМУ-4 (12 очков). И лишь на одно очко от монтажников отстала команда СМУ-3, замкнувшая, таким образом, первую половину турнирной таблицы. Последующие места, соответственно с 5-го по 8-е, заняли футболисты СМУ-13, Метромаша, СМУ-15 и СМУ-1.

Надо отметить, что, несмотря на определенные организационные трудности и на очень сложные погодные условия, чемпионат в целом прошел успешно. Большинство матчей носило бескомпромиссный характер, и ни один из коллективов не сошел с дистанции.

**Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба
Мосметростроя.**

Градус подземелья

В столичной подземке дикая духота! По данным самого метрополитена, на 109 из 182 станций температура выше санитарной нормы — 28 и более градусов. А недавно общество защиты прав потребителей «Общественный контроль» замеряло шум в вагонах. Выяснилось, что кое-где он достигает 104 децибел — при санитарной норме в 70. Превышение нормы в 1,5 раза. Поэтому «Общественный контроль» 21 июля подал иск в Мещанский суд столицы.

— Это абсурд, — отреагировал начальник столичного метрополитена Д.В. Гаев на судебные претензии. — С тем же успехом можно подать в суд на горящие торфяники или на солнце, которое ярко светит. Мы вводим вагоны с кондиционированием или принудительным проветриванием. Из 530 составов метро 110 уже оснащены той или иной системой. В ближайшие 5—6 лет проведем модернизацию всех составов.

Реально ли все-таки сделать метро прохладным? Вот мнение Н.И.Шумакова, главного архитектора ОАО «Метрогипротранс»:

— Ни в одной стране мира кондиционеры на станциях не устанавливают. Это глупо, ведь воздух туда поступает и с поверхности, и из тоннелей, причем в гигантских объемах. Охладить его невозможно физически. Охладить воздух надо в самих вагонах, как это делается во всем мире.

Пока кондиционеры остаются редкостью, стоит изучить карту самых прохладных и самых жарких станций метрополитена.

В пресс-службе метрополитена 4 августа сообщили, что температура воздуха в метро продолжает расти и на отдельных станциях приближается к 34 градусам. Это станции Замоскворецкой линии: «Речной вокзал» (+34 градуса), «Водный стадион» и «Войковская» (+33,8), «Сокол» (+33,6), «Аэропорт» (+33,4).

Практически на всех станциях Сокольнической, Таганско-Краснопресненской, Серпуховско-Тимирязевской, Калужско-Рижской температура превышает +30 градусов. Здесь сухие грунты, которые не охлаждаются подземными водами.

Лидерство по «прохладе» по-прежнему удерживает Кольцевая линия. Комфортная температура на недавно построенных станциях «Выставочная», «Достоевская» и «Марьина Роща».

По прогнозам специалистов, жара в подземке сохранится как минимум до конца августа. Как сказала Светлана Царева, руководитель пресс-службы Метрополитена, еще в начале июля под землей было достаточно комфортно. Но в последние недели грунт отдал метрополитену последний холод, и теперь происходит обратный процесс: земля так нагрелась от аномальной жары, что отдает уже тепло. Даже когда на поверхности станет прохладнее, понадобится время, чтобы грунт остыл.



**Андрей Кельцов
из команды СМУ-13
готовится пробить
с дальней дистанции.**

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 типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы., д. 1, стр 15).
Номер подписан в печать 9.08.2010 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2031
Заказ № 2046