

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

ООО «Тоннель–2001» – 10 лет!

Коллективу ООО «Тоннель–2001»

Дорогие друзья!

От имени коллектива Московского метростроя и от меня лично примите сердечные поздравления с 10-летием вашей организации.

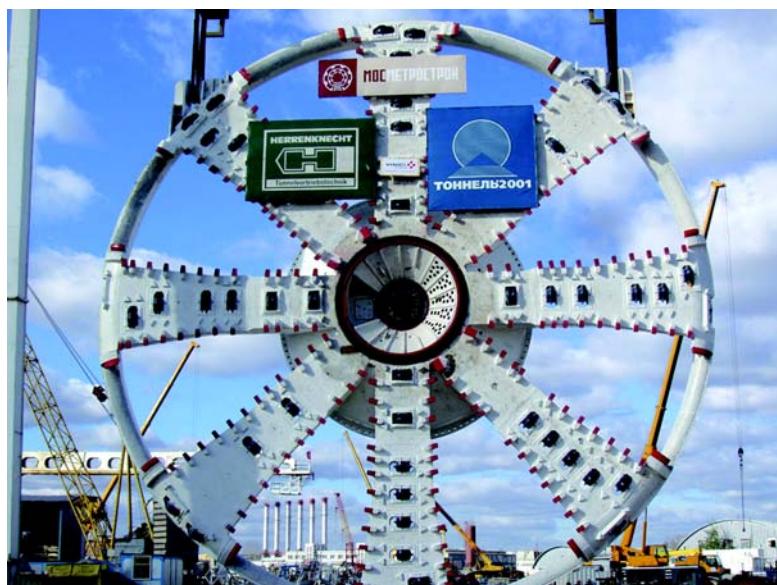
Решение о создании ООО «Тоннель–2001» принято в феврале 2001 года. Оно было продиктовано необходимостью иметь в составе холдинга ОАО «Московский метрострой» специализированную организацию, силами и под руководством которой проводились бы работы по строительству тоннелей механизированными щитами диаметром свыше 6 метров.

На строительстве порученных вам ответственнейших объектов городского заказа – Лефортовского транспортного тоннеля, Серебряно-борских тоннелей, перегонных тоннелей в Строгино и Люблиńsko-Дмитровской линии, четырехуровневой развязки в районе Новорижского шоссе – ваш коллектив осваивал новую технику и новые прогрес-

сивные методы проходки. Впервые в отечественном тоннельном строительстве был применён целый ряд новых технологий, позволяющих осуществить возведение подземных сооружений высокими темпами и с отличным качеством. Это, прежде всего, проходка тоннелей механизированными тоннелепроходческими комплексами с активным пригрузом забоя.

Ваш коллектив богат специалистами, умеющими вести горнопроходческие работы глубоко под землей. Но нынешняя экономическая ситуация заставляет не отказываться и от работы на объектах городского транспортного строительства, которую вы, благодаря своему опыту и мастерству, всегда выполняете качественно и быстро.

Вашим коллективом пройдены десятки километров тоннелей различного диаметра, разработаны сотни тысяч кубометров подземного грунта, уложены десятки тысяч кубометров бетона. Правительство города не раз отмечало хорошую работу коллектива ООО «Тоннель–2001». И это заслуженно!



Коллектив работает стабильно, выполняет все задания в сжатые сроки и с высоким качеством. ООО «Тоннель–2001» одна из надежных организаций Московского метростроя, которой можно поручить самые ответственные и сложные задания.

Дорогие друзья! В этот юбилейный день желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, большого личного счастья, благополучия и новых трудовых успехов.

**Геннадий ШТЕРН,
председатель совета директоров
ОАО «Мосметрострой».**

Информация в номер

Геннадий Яковлевич Штерн 31 января 2011 года досрочно сложил с себя полномочия генерального директора ОАО «Мосметрострой».

На созванном внеочередном общем собрании акционеров ОАО «Мосметрострой» с 1 февраля 2011 года в должность генерального директора ОАО «Мосметрострой» вступил Евгений Иосифович Кашин.



создавали деловую и творческую обстановку на объектах, что в конечном итоге являлось залогом успешной работы.

Хочу пожелать коллегам крепкого здоровья, выдержки и удачи для новых трудовых свершений и побед. Будем рады вновь совместно работать на объектах метростроения и транспортного строительства.

**Игорь ТАРАНЕНКО,
генеральный директор
ООО «СМУ–9 Метростроя».**

Терком профсоюза работников Московского метростроя от души поздравляет ООО «Тоннель–2001» с первым в его биографии юбилеем. Мы рады, что в составе Московского метростроя появилась такая мощная, сильная, надежная организация, которая уверенно держит путь на сооружение сложнейших современных объектов, в числе которых успешно пройденные и сданые в эксплуатацию уникальные Серебряноборские тоннели.

Главные пожелания коллектива на следующее десятилетие – интересной, творческой работы, активного участия в крупномасштабных проектах, которые еще более полно раскроют потенциал и возможности тружеников организации. А трудятся в ООО «Тоннель–2001» понастоящему талантливые люди, которым от души сегодня хочется пожелать крепкого здоровья, счастья, удачи, семейного благополучия.

**Александр РОДИОНОВ,
председатель Теркома
профсоюза работников
Мосметростроя.**



Руководители Мосметростроя Геннадий Яковлевич Штерн и Евгений Иосифович Кашин с коллективом ООО «Тоннель–2001».

З а свои первые десять лет коллектив ООО «Тоннель–2001» участвовал в большом количестве значимых для Москвы объектов. С помощью ТПМК «Херренкнехт» диаметром более 14 метров был пройден Лефортовский тоннель, потом – два транспортных Серебряноборских тоннеля. Далее «Херренкнехтом» диаметром 6 метров сооружены перегонные тоннели от точки «С» до «Строгино», между станциями «Шипиловская» и «Борисово». И теперь можно сказать, что новая метростроевская организация в целом прибрела значительный опыт использования современной проходческой техники, показав себя при этом с хорошей стороны.

Сегодня ООО «Тоннель–2001» является головной организацией на строительстве Новорижской развязки. Общая оценка того, что там сделано в непростых условиях действующей МКАД, полу-

жительна. И уже теперь, проезжая в тех местах, можно считать, что развязка существует.

У юбиляров появился и опыт работы в Санкт-Петербурге – на строительстве дамбы в комплексе защитных сооружений.

Пожелаю коллективу ООО «Тоннель–2001» воспринимать свое десятилетие как стартовый период. Пусть за ним последуют другие. Развивайтесь, растите и процветайте!

**Евгений ЧУМАКОВ,
зам. генерального директора
ОАО «Мосметрострой».**

О т имени коллектива ООО «СМУ–9 Метростроя» и от себя лично от всей души поздравляю коллектив ООО «Тоннель–2001» с первой юбилейной датой.

Десять лет, в 80-летней истории Московского метростроя», период небольшой, но за это вре-

мя коллектив ООО «Тоннель–2001» крепко встал на ноги и заслуженно занял свое место среди передовых организаций Московского метростроя.

Наиболее тесно наши пути сошлись при строительстве Серебряноборских тоннелей. Сооружение монтажных камер для ТПМК, замораживание грунта для проходки эвакуационных сбоек сблизило наши коллективы. Продолжением сотрудничества стало строительство Новорижской транспортной развязки. Год назад совместно трудились на строительстве дамбы и тоннелей в составе КАД вокруг Санкт-Петербурга.

Что хочется отметить особенно? С такими партнерами всегда приятно работать. Высокий профессионализм и инженерная подготовка, оперативное решение возникающих вопросов, взаимовыручка и взаимопонимание

Ровеснику века, ООО «Тоннель–2001»

Не тронув дворцов,
не нарушив комфорта,
Вы там проложили удобный тоннель,
Где след от ботфортов
Петра и Лефорта,
Где цельность истории – общая цель.
Огромным тоннелем
под малой речушкой,
Ведя с плытунами
напористый спор,
Вы дважды прошли
от опушки к опушке,
И не шелохнулся Серебряный Бор.
Теперь впереди замаячила Битца,
Где ельники радуют местный народ.
Мы верим: и там вам
удастся пробиться.
И пусть «Херренкнехт»
устремится вперед!

Не просто даются подземные ветки.
Проходка кладет на виски серебро.
А мы утвердились за две пятилетки
В числе общепризнанных мэтров
метро.

Юрий ПЕТРУНИН.

Десять лет:

Накануне десятилетнего юбилея ООО «Тоннель-2001» с сотрудниками редакции встретились за круглым столом заместитель генерального директора Илья Викторович Геворгизов, главный инженер Юрий Петрович Алексеев и заместитель главного инженера Андрей Викторович Павленко, чтобы рассказать о своем коллективе.

—Стабильная организация. Сложные объекты. Сообщество увлеченных делом специалистов. Как это все рождалось и создавалось?

И. Геворгизов:

—Десять лет — стаж, казалось бы, не большой, вместе с тем сколько сделана за эти годы!

Организация создавалась силами ОАО «Московский метрострой» для сооружения трехкилометрового транспортного тоннеля в Лефортове, который предстояло пройти механизированным комплексом диаметром 14,2 метра немецкой фирмы «Херренкнехт». Для работы на этой современной технике отобрали лучших специалистов из разных коллективов Московского метростроя. Многие из них прошли обучение в Германии.

Опыт, приобретенный при строительстве Третьего транспортного кольца, в том числе Лефортовского тоннеля, сыграл свою роль в том, что ООО «Тоннель-2001» было поручено строительство Серебряноборских тоннелей. А это уже более высокий уровень. Здесь пришлось осуществлять уникальный проект, который предусматривал совмещение движения автотранспорта и поездов Митинско-Строгинской линии метрополитена. Силами ООО «Тоннель-2001» были выполнены все основные конструкции: проходка тоннелей, плита проезжей части, притоннельные сооружения. А сбойки на

субподряде делалась новая созданная организация — ООО «Спецметрострой». Как генподрядная организация Тоннель-2001 вели технические решения и контроль за производством работ. После пуска в действующем тоннеле не было ни одного ЧП. Мы и сегодня контролируем этот объект: гарантийный срок, а это 48 месяцев, еще не закончен.

—Для специалистов, которые строили станции метро, это новая работа...

Ю. Алексеев:

—Конечно. Технически она отличается от строительства метрополитена. Но именно опыт в строительстве метро позволил нам без особых напряжений освоить эти уникальные работы, в том числе и справляться с нештатными ситуациями. Когда начинали проходку правого транспортного тоннеля, возникла проблема с вращением ротора — его заклинило. Горно-геологические условия всегда не предсказуемы, а в этом случае даже представители фирмы «Херренкнехт» и «Винси», наши консультанты, не смогли дать какие-либо действенные советы. Работая по всему миру, с подобным они еще не сталкивались.

Решение о выводе щита из кризисной ситуации принимал штаб стройки, в который входили: Геннадий Яковлевич Штерн, Евгений Иосифович Кашин, Борис Иванович Яцков, Михаил

Юрий Петрович Алексеев,
главный инженер.

Лауреат премии Совета министров СССР, выпускник Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта. С 1978 года по 1993-й сооружал метро в Ташкенте. Первая стройка в Москве — станция «Волжская» и перегон к «Кожуховской». Участвовал в строительстве Кутузовской и Гагаринской развязок, Лефортовского тоннеля, станции «Аннино», легкого метро в Южном Бутове, Олимпийской деревни для юношеской олимпиады. С 2004 года — в коллективе ООО «Тоннель-2001».

Андрей Викторович Павленко,
заместитель главного инженера.

В 1982 году получил диплом Ленинградского горного института, работал горным мастером и начальником участка на Севере, в объединении «Апатит». С 1991 года на Метрострое. В числе главных строек: пересадка со станции «Курская» — радиальная на «Чкаловскую», камеры съездов и тупики за ст. «Чкаловская».

Юрьевич Арбузов, Илья Викторович Геворгизов, Андрей Викторович Павленко, Сергей Владимирович Островский, Александр Анатольевич Захариков, Адиль Закирович Закиров, Александр Васильевич Захаров, Игорь Николаевич Тараненко. Это был мозговой штурм. В кратчайшие сроки было принято решение, сооружена камера и продолжена проходка щитом.

А. Павленко:

—Уложились точно в контрактные сроки. Даже прошли этот тоннель быстрее левого.

Ю. Алексеев:

—Достаточно сложной была работа и по сооружению плиты проезжей части. Поскольку все это происходило в замкнутом пространстве, возникло много проблем с подачей бетона, транспортировкой материалов, монтажом конструкций внутри тоннеля. У нас был разработан график, если не почасовой, то посutoчный, когда отслеживалась укладка каждого куба бетона. Работа была выполнена успешно, в срок, в том числе и благодаря конкретному предложению генерального директора ООО «Тоннель-2001» Евгения Иосифовича Кашина о создании двух фронтов бетонирования.

И. Геворгизов:

—Кстати, плита проезжей части Серебряноборских тоннелей значительно отличается от плиты Лефортовского тоннеля тем, что там она предназначалась только для проезда автомобильного транспорта, а в Серебряном Бору сооружен еще и отsek для поездов метрополитена. В Лефортове был применен комплекс, разработанный немецкими специалистами. В Серебряном Бору разработали и внедрили комплекс для бетонирования специалисты ОАО «Мосметрострой», а изготовлен он на

У греков есть хорошая пословица: «Человек достигает высот лишь в том деле, которое ему по сердцу». Николай Иванович Савельев, начальник цеха Тоннель-2001, относится как раз к тем людям, о которых обычно говорят: личность творческая, работает с душой. Этот человек не просто нашел себя в профессии, а постоянно, каждодневно при выполнении какого-то нового производственного заказа, взять хотя бы нынешний объект организации — Новорижскую развязку, что-то усовершенствует, упрощает, облегчает. В данном случае речь идет о дорожных знаках и указателях. А о сроках и говорить не приходится — они всегда соблюдаются неукоснительно.

Под статью Николаю Ивановичу и его коллективу, визитной карточкой которого является высокая квалификация каждого работника. Здесь, в этой творческой мастерской, не затихает мысль, рождая каждый раз новые идеи, которые потом обязательно воплощаются в жизнь.

На снимке начальник цеха с группой рабочих: Н.И. Савельев, Д.М. Аллакуватов, А.Н. Устинов (бригадир), В.Д. Крылов, Б.С. Морозов, Т.Н. Комарова, А.Г. Бондаренко, А.М. Марков, А.Н. Новиков, С.П. Титов, Ю.А. Болотин.

Участники круглого стола



Прокол под железной дорогой Павелецкого направления, станции «Воробьевы горы», «Сretenский бульвар». Реконструкция и строительство вентилюса на шоссе Энтузиастов. Серебряноборские тоннели. Два года трудился руководителем проекта на сооружении тоннеля под Босфором в Турции.

Илья Викторович Геворгизов, заместитель генерального директора по производству. Выпускник факультета «Мосты и тоннели» МИИТа. На Московском метрострое с 1992 года. 13 лет трудился в СМУ-5: сменился инженером, начальником участка, заместитель директора. С 2004 года в ООО «Тоннель-2001».

Скуратовском опытно-экспериментальном механическом заводе. Опытный комплекс не подвел и позволил выполнить работу в срок.

А. Павленко:

—К тому же, в Лефортове плита была 600 мм, а здесь 300 мм.

Ю. Алексеев:

—У нас небольшой, но достаточно мощный коллектив, которому по плечу практические любая задача в строительстве. Опыт Серебряноборских тоннелей помогает продвигаться дальше. Сегодня у нас снова сложный объект — четырехуровневая развязка на пересечении МКАД с проспектом Маршала Жукова. И если бы не препятствия со сносом АЗС, коллектив уже обеспечил бы пуск объекта в эксплуатацию. В настоящее время выполнена первая очередь строительства, запущены второй и четвертый съезды. Причем, второй — с тоннелем, который мы сооружали собственными силами. Завершение работ намечено ко Дню города. И мы, я уверен, не подведем.

И. Геворгизов:

—Трехкилометровый тоннель метрополитена из точки «С» в сторону станции «Строгино»: здесь тоже в намеченные сроки закончен достаточно сложная, с кривыми малых радиусов проходка. Сложность в чем? Шли в условиях городской застройки. Высота от шельги свода до линии трамвайной путей всего один метр. Небольшая просадка — остановка движения. Но проходка была сделана настолько качественно, что ни один трамвай не пришелся останавливать. Начинал здесь начальником участка Андрей Викторович Павленко, а затем продолжил Владимир Александрович Артемов.

А. Павленко:

—Так сложилось, что в нашей органи-

зации всего один большой участок, который руководит Владимир Александрович Артемов. Объектов строительства — четыре, и каждый смело можно назвать участком, как по объемам работ, так и по количеству людей. Руководят ими заместители начальника участка — Артем Станиславович Емелин, Валерий Викторович Бородулин, Игорь Александрович Пронин, Евгений Борисович Ломовцев.

Ю. Алексеев:

—В Санкт-Петербурге у нас тоже достаточно серьезный и интересный объект. Комплекс защитных сооружений: защитные и водоотбойные стеки, монтаж коммуникационных коллекторов. Ни по срокам, ни по качеству мы не подвели фирму «Хотиф», с которой заключен контракт. Вышли туда в марте 2010 года. Потом нам предложили дополнительные работы, которые мы тоже успешно завершили в апреле. Куратор объекта и руководитель проекта — Сергей Владимирович Островский. Он тщательно, продуманно решает все задачи, как производственные, так и экономические. Работы ведем по вахтовому методу. В максимальный период туда выезжало до 114 человек.

—Ваш коллектив постоянно участвует в общегородских конкурсах на лучшую строительную площадку и получает премии. И это по праву.

Ю. Алексеев:

—Да, мы действительно не раз завоевывали призовые места. Культура производства на высоком уровне, это отмечают все. У нас на территории очень большая инфраструктура: сепарационная, склады хранения блоков, градирни, цех инертных материалов, площадки для складирования. Везде чистота и порядок. Действует пропускной режим — на площадку можно пройти только через КПП, имея пропуск. На нашей территории располагается большое количество субподрядных организаций. Каждой из них у нас свои требования: к внешнему виду городков, к бытовым условиям, к технике безопасности. И они неукоснительно их соблюдают, учитывая все — от мусорного контейнера до огнетушителя и внутренней проводки. У наших сотрудников уже в крови: никто не пройдет мимо, если что-то не так.

От производственных городков эта культура передается на строительные объекты. Все работы производятся по технологическим регламентам, в которых прописан каждый этап строительства от «А» до «Я». Работает специальная комиссия по ТБ и быту, в состав которой входят главные специалисты и



В сметном отделе их трое: начальник Татьяна Викторовна Нестерова, Елена Викторовна Федорова и Ирина Владимировна Буланбаева. Объем работ у инженеров большой, но...

Выручает опыт.

И. Немалый. Татьяна Викторовна, например, прошла отличную школу в СМУ-5, куда пришла после окончания МИСИ в 1979 году. «Школу Сталины Семеновны Катаманиной», — пояснила начальник отдела. А Сталина Семеновна — это легенда Метростроя.

Все сотрудницы отдела практически стояли у истоков коллектива ООО «Тоннель-2001». И сегодня это, хоть и небольшая, но по-настоящему дружная и ответственная команда, способная на большие дела. Каждый новый объект — это новые требования и новый подход. Так что скучать от однообразия инженерам отдела не приходится, а приходится постоянно учиться, чтобы дойти до сути. Но это как раз и интересно.

Не только свой отдел Татьяна Викторовна определяет, как команду: «Весь коллектив — одна большая команда». И это не только потому, что люди объединены общим делом и общими задачами, а потому что на первом плане — человеческие качества, когда каждый из сотрудников может рассчитывать и на поддержку, и на помощь, и на понимание.



ТОННЕЛИ И ЛЮДИ



ТПМК в тоннеле.

председатель профкома Любовь Антоновна Андреева. Естественно, стройка не аптека, есть различные отступления, но спрашиваем строго. И на участках это встречают с пониманием.

Когда решается вопрос о лучших строительных площадках, рассматриваются абсолютно все показатели, вплоть до спецодежды. Мы всегда выбираем наиболее эргономичную спецодежду, чтобы человеку было удобно работать, комфортно чувствовать себя и жару, и мороз.

И. Геворгизов:

— Сейчас в коллективе 403 человека. Еще 100 человек — в «Кротоне». Это наша субподрядная организация, которая осуществляет

маршнейдер-ское обеспечение, выполняет механизированные работы: подачу бетона, доставку грузов, разработку и вывоз грунта.

Ю. Алексеев:

— Своими руками мы создали механический цех, для которого, может быть и громко сказано, но это так: ничего невозможного нет. Именно здесь были разработаны и созданы очень сложные, фигурные опалубки для дамбы в Петре. Можно было бы их, конечно, приобретать, но зачем, если есть своя база и думающие люди. Кроме того, освоили и выполняем необычные для нас ранее работы — барьерные ограждения. И хотя нам говорили, что это



Арматурный цех был организован на точке «С» в ходе строительства Серебряноборских тоннелей. Сюда подобрали наиболее квалифицированных рабочих, которым предстояло делать арматурные каркасы для плит перекрытия. А работа для Новорижской развязки началась со свайных каркасов для «стены в грунте», ограждающей автодорожный тоннель. Здесь изготавливали и каркасы для фундаментов, на которых держится множество различных знаков и высокомачтовых опор освещения.

Параллельно цех выполняет заказы строителей дамбы, перегораживающей Финский залив. Заместитель начальника участка Игорь Александрович Пронин сообщил, что бригаде Валерия Семеновича Куличенко скоро предстоит командировка в Кронштадт, где она из своих заготовок будет собирать каркасы для волноотбойной стены.

Арматурщики под крышей своего цеха: В.С. Куличенко (бригадир), А.В. Ратников, А.В. Савин, П.Д. Маринок.



слишком серьезно, и мы не можем, что лучше обратиться в специализированные фирмы, но мы взялись. И смогли! Заказали определенное оборудование, и сегодня у нас барьерным ограждением занимается мобильная бригада, которую уже приглашают на другие объекты в Москве. Стоит отметить, что коллектив собственными силами смонтировал конструкции систем вентиляции, водоснабжения, водовыброс в тоннеле под МКАД.

А. Павленко:

— Именно в механическом цехе, который возглавляет инженер от Бога Николай Иванович Савельев, были сделаны все металлоконструкции для развязки — информационные щиты, АСУДД. Эти металлоконструкции раньше выполняли специализированные заводы.

— Как известно, кадры решают всё...

Ю. Алексеев:

— У нас настолько проверенные люди, что могу поручиться за каждого. Список очень большой. Грамотные, инициативные инженеры с творческим подходом к делу: Владимир Иванович Соловченко, Арсений Валерьевич Минков, Игорь Александрович Пронин, Евгений Владимирович Бибиков, Артем Станиславович Емелин, Владимир Андреевич Дрогунов, Александр Васильевич Харитонов, Владимир Анатольевич Ивлев, Юрий Васильевич Мокринский, Сергей Витальевич Кузьминых, Владимир Павлович Трегубенко, Николай Александрович Орлов, Андрей Александрович Андреев, Татьяна Викторовна Нестерова, Валентина Юрьевна Иванова, Наталья Олеговна Вечкасова, Григорий Михайлович Кривцов, Владимир Николаевич Супруненко, Евгений Валентинович Моисеев, Александр Васильевич Войченко, Алексей Борисович Рубанов, Николай Анатольевич Черкасов, Тимур Эркинович Маджанов.

В коллективе трудятся высококвалифицированные рабочие, в числе которых наши ведущие бригадиры Сергей Васильевич Клычников, Сергей Иванович Орешников, Александр Анатольевич Дуденко, Юрий Васильевич Моисеев, Валерий Константинович Утенков, Григорий Сергеевич Квачакидзе, Игорь Вячеславович Киреев, Юрий Леонидович Кардаков, Анатолий Александрович Воронцов.

Нельзя не назвать начальника хозяйственной части Валентину Александровну Русяеву. На ее плечах содержание зданий штаба строительства, душкомбината, обеспечение работников спецодеждой. Свет, тепло, канализация — заботы Владимира Михайловича Смирнова, инженера по эксплуатации сооружений и оборудования теплового и водопроводно-канализационного хозяйства. Проблем нет, значит, человек на своем месте.

И. Геворгизов:

— В коллективе немало молодежи, принимаем с удовольствием. Ребята на «ты» с вычислительной и компьютерной техникой. Работают с интересом. Мы не боимся брать молодых специалистов, даем им возможность расти профессионально.

О бригаде Сергея Ивановича Орешникова, и это не преувеличение, можно сказать, что трудится со знаком качества, к тому же — коллектив универсалов. Вот, к примеру, дела пятилетней давности... Шла шлифовка дорожной плиты в левом транспортном Серебряноборском тоннеле. Эта операция, предшествующая наклейке гидроизоляции, требовала высокой точности — допуск составлял пять миллиметров на три метра длины плиты. Все было сдано бригадой с первого предъявления. А потом еще и выполнена гидроизоляция.

Сергей Иванович из тех метростроевских профессионалов, кому можно поручить любое задание. Изготовление фигурной опалубки, которая теперь понадобилась для обустройства питерской дамбы, это тоже по его части. Так что у бригады есть и плотницкий уклон. В свое время, перед сдачей Серебряноборских тоннелей, Орешников и его коллектив установил десятия дверей в технических помещениях этого комплекса. А перед началом щитовой проходки только Орешникову, даже вплоть до его отзыва из отпуска, доверяют руководство таким ответственным делом, как заполнение цементным молочком ниппельного кольца.

На снимке: Б.О. Алиев, Н.А. Воронцов, С.И. Орешников, А.А. Воронцов, К.Х. Бекшоков, Т.Ф. Галиуллин.



После завершения проходки перегона «Шипиловская»—«Борисово» щит «Херренкнехт» был демонтирован и по частям перевезен на точку «С» для ремонта и подготовки к новым подземным маршрутам. Этим важным делом под защитой специально построенного шатра занимаются и те, кто осуществлял проходку, в том числе кессончики и слесари механического цеха. Ротор уже приведен в порядок и ждет покраски. В целом санация должна быть завершена весной. Во втором полугодии «Херренкнехт» будет стараться на большом перегоне от станции «Улица Старокачаловская» до «Битцевского парка».

На роторе щита свободно уместились: Д.М. Аллакуватов, Б.С. Морозов (бригадир), С.П. Титов, Э.А. Антыч, А.В. Минков (механик участка), Ю.А. Болотин, В.Д. Крылов, А.Г. Бондаренко, А.В. Кокоткин, А.А. Кочетков.

перед началом работ.

А. Павленко:

— Даже в Турции, когда начинали проходку тоннеля под Босфором, приглашали священника.

Ю. Алексеев:

— Действительно, проходка — дело сложное. И благословение батюшки не помешает. При проходке Серебряноборского тоннеля, учитывая, что коллектив многонациональный, мы пригласили даже представителей трех конфессий: раввина, муллу, православного священника. Каждый прочитал молитву. Православный батюшка подарил икону-хранительницу, которую закрепили в кабине машиниста. У нас, кстати, сложились очень добрые отношения с отцом Стефаном из храма Успения Пресвятой Богородицы и мы по первому зову помогаем и ходим на службу в храм.

Как в любом метростроевском коллективе, у нас сложилась традиция вместе отмечать Новый год, поздравлять с юбилеями, выезжать на экскурсии. Всё — по-доброму.

— Все нынешние объекты коллектива пусковые. А что в перспективе?

Ю. Алексеев:

— Какие все метростроевцы, надеяясь на программу, которую озвучил мэр Москвы Сергей Семенович Собянин. Пока известно только то, что определенный участок у нас будет на строительстве метрополитена от Южного Бутова до «Битцевского парка». Хотелось бы быстрее получить проекты, разрешение на строительство и перейти к делу.

— Спасибо за интересный разговор. Теперь можно подвести итог.

Ю. Алексеев:

— Все, что было сказано выше, было сказано только о нашей организации. Носовой главный объект Серебряноборские тоннели, мы сооружали в тесном контакте с коллективами УММ, СМУ-1, СМУ-2, СМУ-4, СМУ-5, СМУ-9, СМУ-15, Трансстройкомплект, Спецметрострой и с рядом других субподрядных организаций. Без них в такие короткие сроки, за четыре года, все это сделать было бы невозможно.

И. Геворгизов:

— За небольшой срок существования организации удалось реализовать столь крупномасштабные объекты, что, по моему мнению, не каждому коллективу по плечу. Но без дружеской поддержки коллег-метростроевцев не было бы впечатляющих успехов.

Беседу вели
Фаина БЛИНОВА,
Нина СОЛОВЬЕВА.

Фото Александра ПОПОВА.

Московский «десант»

Комплекс защитных сооружений предназначен оградить Санкт-Петербург от наводнений, постоянно грозящих мегаполису со стороны Финского залива. В число основных объектов комплекса входят дамба, судопропускной канал и идущая по дамбе автомобильная дорога, которая проходит под каналом в тоннеле. Бригады ООО «Тоннель-2001»

получили работу в центральной части дамбы, неподалеку от судопропускного канала.

К настоящему времени они возвели по левому краю дамбы полуторакилометровый монолитный парапет высотой 7,5 м. Примерно на такую же длину протянулся кабельный коллектор, где предстоит еще обратная засыпка. Теперь на очереди волнобойная стена и подпорная.

Общее руководство на месте осуществляется заместителем начальника проходческого участка Валерий Викторович



Бородулин. Комплексной бригадой руководит Сергей Васильевич Клычников.

Состав московского «десанта» варьируется в зависимости от производственной ситуации. Базируются метростроевцы в Кронштадте.



С. О. Борисенко на объекте в Санкт-Петербурге, где ведут работы коллектив ООО «Тоннель-2001».

рычаги управления, действует самостоятельно. Ответственный человек и руководитель отдела.

Начальник ПТО Сергей Олегович Борисенко пришел в коллектив с институтской скамьи. Целеустремленный, грамотный инженер, который, по словам главного инженера Юрия Петровича Алексеева, быстро освоил все



Левый перегонный тоннель между станциями «Шипиловская» и «Борисово».

Следующая сбойка далась немного легче, хотя там песок уступает место плавуну, поскольку чуть подальше от «Шипиловской» трасса начинает идти под уклон в сторону реки Городни.

Резкая перемена гидрогеологических условий напомнила ситуацию со сбойками под Серебряным Бором, где были опробованы самые современные методы закрепления грунтов. Под руководством Евгения Андреевича Сатышева из СМУ-12. Первоначально установка работает непосредственно с лотка тоннеля, а потом её поднимают на специальную полку.

Поскольку забуривание свай, а также последующее нагнетание бетона за металлизацией может, в принципе, ослабить в зоне сбойки тоннельную тюбинги обделку, участок Владимира Артёмова, прежде всего, сооружает из балок временную раму подхвата. И уступает место специалистам СМУ-12. Уступает, причем, на достаточно длительное время. Месяца два, два с половиной требуются, чтобы надежно закрепить грунт для одной сбойки. Потом туда возвращаются проходчики, за две недели справляются с разработкой бывшего плавуна — теперь они могут использовать отбойные молотки. И наступает очередь монтажа металлизации. На сбойке, где укрошили плавун, она выполняется двухслойной (а в промежутке, для большей надежности, — арматура и бетон).

Итак, бригады на этом объекте не столько с грунтом имеют дело, сколько с металлом. Поэтому в качестве производителя работ здесь выступает механик участка Евгений Борисович Ломовцев.

Необычным был путь этого инженера настройку. До 2004 года он работал преподавателем в Московском государственном горном университете. Решив сменить род деятельности, Ломовцев влился в коллектив ООО «Тоннель-2001» из шести лет, конечно, неплохо в нем осмотрелся. Он высоко ценит опыт таких бригадиров участка, как Александр Бондарев, Валерий Утенков, Виктор Лепёхин, Юрий Моисеев. Сожалеет он лишь о том, что рядом с ценными наставниками маловато молодёжи. И все-таки есть отдельные радующие примеры.

Проходчик Евгений Анатольевич Кабачков — потомственный метростроевец, он сочетает работу с учебой в Московском государственном строительном университете, уже готовится к защите диплома.

Участок, занимающий пока металлизацией и чеканкой, настраивается на проходку следующей сбойки. Главная задача — своевременно освободить левый тоннель, чтобы СМУ-3 в нем успело уложить путевой бетон.

Юрий ПЕТРУНИН.

Закрепление пройденного

В ноябре 2009 года участок Владимира Александровича Артёмова из ООО «Тоннель-2001», имевший на своем вооружении тоннелепроходческий механизированный комплекс «Херренкнехт», завершил проходку 900-метрового левого перегона между станциями Люблино-Дмитровской линии «Шипиловская» и «Борисово». А прошлым летом участок, получив новое задание, приступил в своем жетоннеле к проходке и обустройству межтоннельных сбоек.

Местоположение их было определено изначально — там, где высокоточная железобетонная обделка сменилась чугунной. Итак, заменяя конструкторы предусматрели пять. Самая первая сбойка, если считать от «Шипиловской», доставила участку больше всего хлопот, поскольку пришлось иметь дело с сыпучим песком.

Сквозная проходческая бригада, возглавляемая специалистом с высшим

техническим образованием Григорием Сергеевичем Квачакидзе, имеет в своем составе и помимо бригадира немало опытных метростроевцев. Но и для них слишком резким оказался переход от механизированной проходки — кручной, от «Херренкнехта» — к лопате. Для борьбы с вывалами песка потребовались совершенно иные навыки, бывшие в ходу много лет назад. И руководство ООО «Тоннель-2001» направило на участок Артёмова в качестве консультанта (или «живого учебника») широко известного в свое время мастера проходки, кавалера ордена Трудовой Славы Николая Иосифовича Велемчука. Он и напомнил более молодым коллегам, как в подобных условиях ставятся лонгарины, как заводятся марчеваны.

В общей сложности около месяца потребовалось бригаде Квачакидзе для того, чтобы справиться с проходкой первого сбоевого тоннеля.

Механик участка Е. Б. Ломовцев, сменный механик А. В. Чёмов, сквозной бригадир Г. С. Квачакидзе.

Династии

Метрострой с первой очереди славился своими династиями, когда в одном строю с отцами идут их дети и даже внуки. Тоннель-2001 — не исключение.

Отец и сын Бибиковы:
Владимир Иванович — электрослесарь-монтажник ПГО, Евгений Владимирович — заместитель начальника участка.

Отец и сын Воронцовы:
Анатолий Александрович — плотник, Николай Анатольевич — плотник.

Отец и сыновья Денежкины:
Вячеслав Федорович — электрослесарь-монтажник ПГО, Данил Вячеславович — старший диспетчер, Антон Вячеславович — диспетчер.

Братья Вдовиченковы:
Александр Трофимович — арматурщик, Сергей Трофимович — арматурщик.

Братья Партолины:
Анатолий Михайлович — арматурщик, Владимир Михайлович — арматурщик.

Братья Плахотники:

Семейные пары

Их связывает не только личное счастье, но и счастье работать в одном коллективе, где каждый нашел свое место.

Артемовы:
Владimir Александрович, начальник участка, и Ирина Константиновна, оператор копировально-множительной машины;

Войченко:
Александр Васильевич, главный диспетчер, и Валентина Ивановна, медсестра;

Киреевы:
Игорь Вячеславович, проходчик, и Ольга Борисовна, подсобная рабочая;

Ореховы:
Сергей Петрович, электросварщик ручной сварки, и Надежда Николаевна, штукатур;

Плахотники:
Андрей Александрович, старший механик, и Наталья Юрьевна, инженер по технике безопасности;

Трофимовы:
Алексей Анатольевич, арматурщик, и Татьяна Дмитриевна, бухгалтер;

Черешневы:

Анатолий Михайлович, проходчик, и Инна Валентиновна, заведующая канцелярией;

Шмаковы:

Александр Григорьевич, крепильщик, и Мария Александровна, бывший начальник отдела кадров.

Доноры

Нет ничего важнее, чем спасти человеческую жизнь. В коллективе Тоннель-2001 с большим уважением относятся к донорам, в числе которых:

Кондратюк Дмитрий Иванович — монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций;

Крылов Юрий Вячеславович — проходчик;

Молодцов Денис Николаевич — арматурщик;

Осинин Кирилл Валентинович — электросварщик ручной сварки;

Поляков Роман Сергеевич — горный рабочий;

Ханаев Николай Николаевич — арматурщик.

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.

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии ООО «Тисо Принт»
(100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15).

Номер подписан в печать 8.02.2011 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2260