

хней части пересадки продолжается сооружение конструктивных элементов машинного зала. За временной перегородкой, установленной в торце среднего зала станции «Чистые пруды», начата разборка перекрытия платформ и реконструкция старых служебных помещений.

НА ВЕСТИБЮЛЕ «ТРУБНОЙ»

Участок Накила Файзрахманова ускоренными темпами ведет бетонные работы на второй половине вестибюля «Трубной», куда в самом конце июля должны прийти камнетёсы УСР. Около обелиска с Георгием Победоносцем разбивается старый асфальт, чтобы можно было приступить к планировке поверхности бульвара у нового входа в метро.

ПРОХОДКА НА 942-Й ШАХТЕ



В левом станционном тоннеле «Достоевской» смонтирован блок укладчик. Участок Евгения Корчагина из СМУ-6 раскрыл забой и начал проходку тоннеля.

ЧЕРЕЗ «КУРСКУЮ» — БЕЗ ОСТАНОВКИ

На год выйти из строя предстоит станции «Курская» — радиальная. Возможно, её закроют уже в ноябре.

Как сообщили в Московском метрополитене, закрытие станции на реконструкцию, связанную с полной заменой эскалаторов, планировалось давно. В этом году подьёмникам станции исполнилось полвека — и они уже не подлежат ремонту. «Курская» ждёт своей очереди на закрытие. Ориентировочно в конце осени после модернизации введут в эксплуатацию «Добрынинскую». И сразу после этого у пассажиров московского метро «отберут» «Курскую» Арбатско-Покровской линии. Как обычно бывает в таких случаях, поездка станут проходить эту станцию без остановки.

Апутьцев ТО-6 на 906-й шахте к 18 июля оставалось три точки приложения сил — камера съездов и отрезки обоих перегонных тоннелей сразу за «крестом». Только вот стволом этой шахты они, так же как и хозяева шахты из СМУ-3, пользоваться уже не могут. Пришла пора переоборудовать его под вентиляционный ствол. Поэтому путьцы, продолжая базироваться в 1-м Самотёчном переулке, на рабочие места попадают через строящуюся станцию «Достоевская».

Камера съездов, наискосок соединяющая перегонные тоннели, сооружена в выработке с переменным диаметром. Рельсы там уже уложены, только не на композитные полушпалки, а на основательные деревянные бруссы, длина которых перед развилкой доходит до 5 метров. Шагая по этим бруссам, проходчики участка Андрея Константиновича Чижевского из СМУ-3 заканчивают свою часть работы, связанную с устройством подземного пути. Причем, в левой половине камеры съездов и путевой

Они профилируют путь: Н.П. Рощина, Г.П. Выборнова, Л.В. Митрохина.



Е.Н. Константинов и Р.А. Кадралиев.

бетон (на прямом отрезке) есть, и балластное корыто (на кривой) готово принять щебень. А в правой половине еще надо было управиться с опалубкой. Среди тех, кто занимался её доводкой, — Юрий Михайлович Зудилин. Его метростроевский путь начался 20 лет назад, ещё на

«Чеховской». Довелось ему тогда же, в конце 80-х, впервые поработать здесь: с этой шахты СМУ-3 строило перегона «Цветной бульвар» — «Менделеевская». А к трассе Люблинско-Дмитровской линии вышло с той же 906-й шахты, но на более глубоком уровне.

Как известно, перегонные тоннели между «Трубной» и «Достоевской» пройдены полностью. И пути в них уже сейчас будут прокладывать намного дальше камеры съездов, за «крестом». Для чего это предусматрено в правом тоннеле, понятно: здесь будет место для оборота составов. И путевой бетон на соответствующей длине, даже с некоторым запасом, уже уложен. 18 июля профилировочный путь там занималась бригада шпикатуров Галины Петровны Выборновой. В бригаде 9 человек, а в объектив попали лишь трое из разных поколений. Их совместный метростроевский стаж превышает 70 лет.

Смысл продления (неотложного!) пути в левом тоннеле до «креста» и несколько дальше него мне объяснил горный мастер СМУ-3 Алексей Николаевич Поливач. Оказывается,

Поливач также рассказал о том, как вот уже несколько месяцев строители на своей шахте взаимодействуют с путьцами:

— Завершая проходку, мы им постепенно предоставляли фронт работ, завозили элементы рельсошпальной решётки. Потом приступали к путевому бетону. Я, например, постоянно контактировал с опытным путьцем, горным мастером Александром Николаевичем Гомоюновым, хорошо понимавшим и нашу специфику. С начала июля ему на смену пришел молодой специалист Олег Блинов. Это перспективный товарищ, умеет отвечать за свои слова и действия. А опыт к нему придёт...

К сожалению, нам в тот день не удалось увидеть нового инженера: Олег Александрович должен был выйти в ночную смену, на которую запланирована доставка и засыпка щебня в балластное корыто камеры съездов.

А в первую смену на участке трудилась бригада Владимира Ивановича Онотина. Её задача — укладка рельсовых плетей по левому тоннелю. Мы встретились с путьцами, когда они, закончив на продолжении пути раскладку крепежа для рельсов и расстановку роликов, направились к мотовозу, подвозящему на пусковой участок рельсовые плети.

Управлял мотовозом машинист Павел Васильевич Андросов, направленный на стройку из электродела «Планерное». Обычно за смену он делает два рейса от станции «Чкаловская». И время в основном тратится не на езду, а на самое реальное участие в непростом процессе продвижения стальной плети по надбортному дренажному каналу. Ведь в распоряжении путьцев при этом только ломы да ручная таль. И, значит, они могут лишь подправить движение, а толкает вперёд плеть длинной в 137 метров мощнейший мотовоз. При такой схеме очень важно, чтобы