

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

УЧАСТОК ВОЗГЛАВИЛ ВЛАДИМИР МАНВЕЛЯН

Укладку путевого бетона в правом перегонном тоннеле, пройденном «Ловатом» в Мякининской пойме, ведет четвертый участок ТО-6, который осуществил там проходку. Теперь этот участок возглавляет потомственный метростроитель Владимир Манвелян. В течение октября тоннельщики преодолели километровый рубеж и уже к 25 числу перевыполнили месячное задание, составлявшее 558 метров. Благодаря четкой организации работы с начала месяца забетонировано почти 600 метров, осталось – 170 метров.

В целом по пусковому участку Митинско-Строгинской линии укладка путевого бетона и отсыпка щебня должны быть еще осуществлены на 1564 метрах (11,5 процента от общей длины). Около половины этого остатка приходится на станционный комплекс «Мякинино».



Фото В. БОНДАРЬЕВА

НАКЛОННЫЙ ХОД НАРАЩИВАЕТ КОЛЬЦА

С начала месяца участок Олега Лещенко из СМУ-5, сооружающий наклонный ход станции «Сретенский бульвар», смонтировал к 25 октября 10 колец. До выполнения месячного задания оставалось продвинуться еще на 2 кольца. Всего же наклон уже разработан на три четверти — пройден 61 метр из 81.

ЗАЯВКИ ВЫПОЛНЕНЫ

Бетон и раствор на метростроевские объекты продолжают поставлять Очаковский завод железобетонных конструкций и завод «Комет». С октябрьским заданием они справляются без проблем, поставляя необходимые стройкам материалы вовремя и с небольшим запасом. План на месяц составлял 7266 кубов, а уже к 26 числу было поставлено 7359.

Весной и летом, в разгар работ эти же два предприятия обеспечивали поступление на объекты бетона и раствора в объемах до 18–19 тысяч кубов в месяц. Теперь, накануне пуска, нагрузка на заводы снизилась более, чем вдвое.

«Метростроевец» на 2010 год

Всего две недели остается до завершения подписки на первое полугодие 2010 года по безналичному расчету.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 188 руб. 58 коп., до востребования — 184 руб. 20 коп., до квартиры — 196 руб. 38 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 202 руб. 38 коп.

Новые координаты «Подземного города»

Традиционная международная выставка проводилась на этот раз не в Манеже, не на Красной Пресне и не в Крокус Экспо, а вернулась на ВВЦ, где под ее экспозиции, а также для сопутствующих выставок был отведен просторный новый павильон № 75. В развитие тенденции прошлых лет подземщики делили выставочный кров с представителями нескольких смежных отраслей. И официальное название комплексного мероприятия звучало так: «III Международный форум архитектуры, строительства, конструкции городов, строительных технологий и материалов». Тем не менее, именно «Подземный город» занимал в павильоне самое видное и обширное место, а остальные выставки («Высотное строительство», «Свет в городе», «Металлостроительство», «Гараж и паркинг», «Городские инженерные сети и коммуникации» и другие) смотрелись рядом, можно сказать, как тематические «пригороды».

Общее впечатление от нынешней выставки «Подземный город» сформулировать не просто. С одной стороны, поражает большое разнообразие фирм и организаций, работающих в том или ином формате под землей. С другой стороны, нельзя не заметить, что кое-кого из прежних экспонентов на выставке-2009 не было. Так, например, отсутствовало сибирское НПО «Мостовик»,



Общий вид «Подземного города» образца 2009 года.

С экспозицией Мосметростроя познакомилось руководство Москвы — начальник Департамента дорожного и транспортного строительства А.Н. Левченко, первый заместитель мэра В.И. Ресин, первый заместитель мэра Ю.В. Росляк.

приступившее было к строительству метрополитена в Омске. Похоже, что кризис добрался и до города на Иртыше. Всеобщие финансовые проблемы сказались и на способах подачи информации. Намного меньше, на наш взгляд, стало объемных макетов, дававших наглядное представление о наиболее



На выставке — главный инженер Мосметростроя Б.И. Яцков, заместитель главного инженера А.А. Зафт и заместитель главного технолога М.С. Панкратов.



Представители северной столицы — Н.А. Волков и В.М. Ключанов.

значимых сооружениях и механизмах. В основном упор делался на фотографии и печатные материалы.

Именно так, достаточно аскетично, выглядел совместный стенд питерского Метростроя и Ленметрогипротранса, хотя нашим коллегам с берегов Невы есть чем отчитаться за последнее время. Там введены в строй две станции пятой линии — «Звенигородская» и «Волковская». Находящаяся между ними станция «Обводный канал» готова на 90 процентов, там завершаются отделочные работы в подземном вестибюле. А главная новость связана с наклонным ходом этой станции, для строительства которого у фирмы «Херренкнехт» был заказан специальный тоннелепроходческий механизированный комплекс. Стендисты сообщили, что к моменту открытия московской выставки в том наклоне успели смонтировать 6 временных колец и скоро уже начнут монтировать вторую технологическую тележку ТПМК. Вся проходка 95-метрового эскалаторного тоннеля рассчитана на полтора-два месяца. Еще один наклон, для работающей «Звенигородской», строится с применением традиционной технологии, а пассажиры пока пользуются пересадкой на «Пушкинскую».

На будущий год в Петербурге планируется пуск очередных двух станций Фрунзенского радиуса — «Бухарестской» и «Международной», но все зависит от дополнительного финансирования.

Есть у питерского Метростроя и непрофильные объекты. О ходе работ на одном из них рассказал пред-

ставитель Ленметрогипротранса В.М. Ключанов:

— Мы занимаемся нулевым циклом строительства второй сцены Мариинского театра. Спроектирован котлован глубиной 13 метров и площадью более тысячи квадратных метров. Работа ведется по технологии «топ-даун»: на глубине 4 метра забетонирована плита, из-под нее грунт выдвигается через технологические отверстия. А грунт ужасный, липкий и не вываливается из ковша экскаватора...

Партнер Мосметростроя по тоннелю под проливом Босфор ЗАО «Объединение Ингеоком» в этом году отмечает 20 лет с момента своего основания. В листовке, подготовленной к выставке, турецкий тоннель, естественно, уже отражен. Впечатляет и перечень адресов, по которым Ингеоком участвовал или будет участвовать в строительстве объектов метрополитена. Помимо Москвы в нем значатся Казань, Будапешт и Челябинск. По поводу последнего города стендист Ингеокома Михаил Евневич дал такую справку:

— Мы выиграли тендер на прокладку тоннелей и сооружение станций первой линии метро в Челябинске. Недавно был подписан контракт.

У Бамтоннельстроя с его широкой географией участия в отечественном метростроении — от Екатеринбург до Красноярск — новостей по этой части, к сожалению, нет. Зато у бамовцев появился профильный объект — они по заказу железнодорожников приступают в Примор-

Мастер света

Вы не увидите его на сцене. Но без него, без его участия не состоится ни один концерт, ни одно действо. Василий Михайлович Хвастов — светооператор.

— Если даже наши завсегдатаи не знают его имени и отчества, то лицо Василия Михайловича знакомо всей нашей публике. Перед каждым концертом и во время его он в зале, — рассказывает заместитель директора ДК Метростроя, заслуженный работник культуры РФ Владимир Александрович Куничкин. — А сколько этих концертов было в его жизни за тридцать лет!

Василий Михайлович человек творческий. В четыре года он взял старую, сделанную на заказ, отцовскую гармошку, за которой его совсем не было видно, и начал самостоятельно подбирать известные мелодии. С годами, даже не зная нот, научился играть мастерски, у него абсолютный слух. А гармонист на деревне первый парень! Да к тому же Василий красавец, одни кудри чего стоили! С инструментом наперевес каждый вечер он садился на велосипед и вперед, с друзьями, километров за десять-пятнадцать от дома — на соседские деревенские «дискотеки». Казалось бы, ну что за охота колесить по бездорожью? А охота была. И далеко не материального характера, тогда гармонистам никто не платил. Всё — ради удовольствия.

По логике вещей именно страсть к музыке и должна была привести гармониста во Дворец культуры. Но наша жизнь порой идет вразрез с логически выстроенными линиями.

Василий родился в селе Троицкое, Орловской области. После окончания восьми классов поступил в медицинское училище, к чему его подвигло непреодолимое желание облегчить страдания отца: Михаил Дмитриевич Хвастов, участник Великой

Отечественной войны, вернулся с фронта без ноги. Это, безусловно, был благой порыв, но не осуществленный. Первокурсник сразу же понял, что служить медицине не может только тот, кто обладает особым складом характера. Он вернулся в школу, и после окончания десятилетки продолжил образование в профессионально-техническом училище, где получил специальность электромонтера.

Армейская служба Василия Хвастова проходила в войсках связи, в Германии. А после демобилизации он приехал в Москву.

— Пригласил дядя, метростроевец Михаил Александрович Дежин, — вспоминает Василий Михайлович. — Я стремился попасть в шахту. Но получил направление в КСУМ, в электроотдел, который обслуживал все находящиеся на балансе организации дома, бараки в Лоси и Подрезкове, детские городки в Тучкове и Фролках, пионерский лагерь. Вот так и трудился восемь лет, с 1971-го по 1979-й.

— А потом его направили в наш Дворец культуры, — рассказывает Владимир Александрович. — По штатному расписанию — электромонтер. Но Василию Михайловичу пришлось освоить у нас еще несколько профессий: сантехника, бойлерщика, кочегара, которые он и совмещал с работой осветителя. Порой, после смены в кочегарке, которая требовала немалых физических нагрузок, потаскай-ка в ручную с улицы в здание уголек, да покидай его в топку, да вынеси наутро шлак, он шел в зал, где началась репетиция или концертная программа. Концертов давали по двадцать в месяц, на день порой



Василий Михайлович с супругой Екатериной Васильевной, дочерью Светланой и внучкой Аленой.

приходилось по два-три мероприятия. И сорок пять новогодних представлений для детей. Вот это нагрузка! А Василий Михайлович один. Если на место звукорежиссера сажали случайных людей, со стороны, то Хвастов ни разу не подвел, не было за все тридцать лет ни одного эпизода, когда бы светом управляли чужие руки. И не было такого, чтобы кто-то выразил осветителю претензии. А он, между тем, работал не только с нашими коллективами, но и с артистами Большого театра, когда в ДК действовал Народный университет культуры. Работал с известными эстрадными исполнителями, такими, как Александр Серов, Татьяна Буланова, группа «На-На», с театром «На 5-м этаже», участвовал в шоу-программах «Мисс Детский сад», «Семья года»... Василий Михайлович безошибочно справлялся со всеми поставленными задачами.

Конечно, поначалу бывало не все так ясно и понятно, как сегодня, когда Хвастов стал высококвалифицированным специалистом, который не только на одном языке разговаривает с режиссерами, хореографами, звукорежиссерами программ, но и подсказывает, дает советы. Приходилось учиться. Однако он не только учился. Искал свои ходы и варианты, экспериментировал. Непосвященному человеку, быть может, его работа покажется простой и незатейливой: сиди себе и тупо нажимай на кнопки, следуя готовой уже световой партитуре. Но на самом деле роль осветителя в творческом процессе достаточно велика. «Халтуру, — утверждает Василий Михайлович, — публика чувствует сразу. Не обманешь». И не объяснишь, что в ДК мало аппаратуры и та, по выражению Владимира Александровича, времен поколенья Крыма, слишком примитивна по современным понятиям. Вот и приходится Василию Михайловичу напрягать мозги, думать, как сделать мигание, а как свечение. В общем, каждая программа — и экзамен, и испытание. Но, тем не менее, ни одно мероприятие не было сорвано. Большим подспорьем в творческом процессе стал подарок Теркома профсоюза работников Метростроя — световой пульт на 24 канала. Но жизнь идет и, конечно же, хочется перемен. С каким же удовольствием Василий Михайлович сел бы сегодня за компьютер! Какие бы тогда открылись горизонты! Какие возможности в области светового оформления сцены! И в свои шестьдесят, а юбилей Василий Михайлович отметил 15 октября, он готов совершенствоваться, постигать новое и идти вперед — иначе ему не интересно. Прав, конечно, Владимир Александрович Кунич-

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

Еще один город

В недалеком будущем у Москвы может появиться двойник. По словам архитекторов, в подземном пространстве столицы может возникнуть еще один город, в котором будут построены сеть современных транспортных развязок и некоторые объекты инфраструктуры.

Столичные власти продолжают рассказывать горожанам о новейших решениях и проектах, которые будут реализованы в ближайшее время. Так, директор НИИПИ Генплана Сергей Ткаченко рассказал, что в рамках освоения дополнительного пространства непосредственно под мегаполисом может вырасти целый город.

«Под Москвой должен быть построен новый город, правда, пока не знаю, за какое время. В нашем институте начали разработку программы освоения подземных пространств столицы, однако быстро все сделать не получится», — рассказал Ткаченко во время очередной пресс-конференции по поводу обновлений, внесенных в Генеральный план столицы.

Специалист подчеркнул, что необходимость освоения новых пространств, в первую очередь, связана с неудобством сложившейся в городе радиально-кольцевой улично-дорожной системы, при которой невозможно избежать ежедневных многокилометровых пробок.

«Будут строиться абсолютно другие, чем на земле, транспортные развязки. Подземный город позволит нивелировать те транспортные недостатки, которые существуют на поверхности», — добавил Ткаченко. Кроме того, по его словам, со строительством новых дорог столицу можно будет пересечь «ментально», сообщает РИА Новости.

Не обойдут своим вниманием московские архитекторы и пешеходов. «Нужно сделать так, чтобы человек мог добраться до работы, не выходя на улицу. Для этого будут строиться переходы, бульвары, торговые и музейные пространства», — добавил Ткаченко.

Эксперимент

Столичные власти решили дальше выделять специальные полосы для общественного транспорта. Начатый в этом году на Волоколамском шоссе эксперимент удался и будет продолжен, сообщил заместитель мэра Москвы Петр Бирюков. Спецполосу для общественного транспорта там открыли 25 июля, и это на порядок ускорило его движение. Опыт себя оправдал, и в следующем году власти планируют распространить его еще на 20 магистралей. В их число вошли шоссе Энтузиастов, Ленинградское и Ярославское шоссе, а также Кутузовский проспект. К ним могут присоединиться еще проспект Андропова и Пятницкое шоссе. А вот на Ленинградском проспекте от проведения эксперимента решили отказаться.

Движение любого другого транспорта на такой «выделенке» запрещено. Выезжать на такие трассы можно лишь для выполнения правого поворота. Остановка на спецтрассе грозит водителям штрафом в 300 рублей и эвакуацией транспортного средства.

В общем и целом условия на таких спецтрассах хотят приблизить к условиям проезда в метро, чтобы больше людей пересаживались с личных авто на общественный транспорт.

Столица получила свой Год спорта

Московские власти продолжают традицию «именных» годов — 2011-й в Москве планируется объявить Годом спорта и здорового образа жизни.

Мэр Москвы Ю.М. Лужков подписал распоряжение, согласно которому в столице будут проводиться мероприятия по развитию физкультуры и спорта, по пропаганде здорового образа жизни. Это позволит продолжить работу по созданию современных условий получения москвичами физкультурно-оздоровительных и спортивных услуг, дальнейшего развития и совершенствования материально-технической базы спорта.



Работа сделана. Можно и отдохнуть. Василий Михайлович в зале хореографии ДК.

кин, что Дворец культуры Метростроя — главные университеты юбиляра. Конечно, Василий Михайлович не стал артистом, он не выходит на сцену с баяном, хотя и мог бы. Но он нашел себя в таком деле, в котором, как специалист и профессионал, всегда востребован. Всегда и всем нужен.

— Но Дворец культуры стал домом не только для него, но и для его семьи. Внучка, Аленка, которая сегодня учится уже в институте, практически выросла у нас, — рассказывает Владимир Александрович, который не просто хорошо знаком, а дружен с семьей Хвастовых. — Дочь Василия Михайловича, Светлана, майор милиции. А свою жену, Екатерину Васильевну, он встретил на Метрострое, она работала в детском саду, выезжала, как и он, во Фролки. Их свадьба состоялась прямо на берегу реки Истья в Балабанове. И были еще две — на родине молодоженов, в Орловской и Липецкой областях. Катя необыкновенно добрая и обаятельная женщина. Василию Михайловичу просто повезло с супругой. И вообще повезло... Если вы смотрели фильм «Большая семья», то это о таких, как Хвастовы. Сейчас, конечно, из старшего поколения осталась только мама, Клавдия Стефановна. А бывало вот так же, как и в кино, за одним столом здесь, в московской квартире, на моих глазах собирались вместе представители сразу нескольких поколений. Представьте себе: дед Василия Михайловича, Стефан Яковлевич, всего лишь месяц не дожил до своего 108-летия. Ему посчастливилось увидеть своих праправнуков. Это настоящее чудо! И это хороший пример для внука. Есть к чему стремиться нашему юбиляру, которому коллектив Дворца культуры от всей души желает крепкого здоровья, оптимизма и исполнения всех желаний.

Нина СОЛОВЬЕВА.



Заместитель директора Дворца культуры Метростроя Александр Николаевич Зотов и Василий Михайлович Хвастов готовят зал к юбилейным торжествам коллектива СМУ-4.



На 75-летнем юбилее КСУМа Владимир Михайлович Васильев, Владимир Александрович Куничкин, Александр Николаевич Артамонов и Василий Михайлович Хвастов.

На посту у своего дела

Скончался Борис Яковлевич Вайнштейн, ветеран Метростроя. Звонки в редакцию: «Напишите некролог!» Увы, товарищи по работе ничего не могли о покойном сказать — каким он был, что сделал для Московского метростроя. Только годы рождения и смерти. Такая короткая память... И в архиве убогие, неточные сведения, причем с большими, в два десятка лет, пробелами. Кому-то кажется (уже в который раз!), что редакция может «залить» общими словами сообщение о смерти человека — и тогда всё будет в порядке, напечатан некролог, выполнен как бы долг перед ушедшим товарищем.

Почти месяц мы ждали, что кто-то вспомнит, позвонит, напишет о Борисе Яковлевиче Вайнштейне... Так бы и ограничились скудным сообщением, которого от нас настойчиво требовали нынешние ветераны. Но... нам удалось найти в своем архиве очерк о Б.Я. Вайнштейне, написанный в 1974 году журналисткой «Метростроевца» Валентиной Крахотиной. И сразу стало ясно, что его жизнь, его вклад в метростроение заслуживают внимания современников и памяти ветеранов.

Борис Яковлевич Вайнштейн родился в 1914 году, скончался в сентябре 2009-го. На строительство метро пришел в 1933-м. Участник Великой Отечественной войны. Большую часть своей жизни работал в СМУ-6 заместителем главного инженера, заместителем начальника СМУ. В 1996 году ушел на пенсию, уехал в США, где прожил все оставшиеся годы.



«Профессор гидроизоляции». Так его называют. Но это в нем не главное. Гидроизоляция его хобби. Многие, вероятно, уже поняли, о ком пойдет речь.

Борис Яковлевич Вайнштейн, инженер, руководитель производства, новатор и человек всю свою жизнь был и остается, прежде всего, тружеником. Именно это его всегда отличало. Клеточки его отмирают не напрасно — слова эти, сказанные одним из его коллег, точнее всего определяют степень причастности инженера Вайнштейна к жизни вообще и к избранному делу — строительству метро — особенно.

А начало было обычным. На Метрострой он пришел с дипломом строительного техникума. Начало было трудным. Доверено руководить организацией работы других людей. А что он, новоиспеченный десятник, умел делать в то время сам? Начало было захватывающе интересным. Молодой специалист учился чувствовать работу и свое место в этой работе. Оно, его начало, было таким же, какой была эпоха — трудным и веселым, лихим и отчаянно смелым. Вся страна работала по главному курсу — на индустриализацию.

Начало было в духе времени. Молодой строитель учится строить метро не только в шахте. После рабочей смены он садится в трамвай, маршрут которого Серпуховка (где он жил тогда в рабочем общежитии) — МИИТ. Здесь, в этом институте, в том же 1933 году, открылся новый факультет для подготовки инженерометростроителей.

Совмещать два больших дела — работать и учиться в вузе — нелегко и теперь-то, в наше, более организованное время. Тогда же, в те годы, может, это и было бы подвигом, если бы в то время учеба не считалась обычным делом. Училась и переучивалась вся страна. Тем больше была ответственность. Тогдашние студенты-производственники не знали скидок и особых привилегий. Напротив, нагрузка была двойная. Может быть, именно тогда появилась у молодого студента эта привычка использовать каждую свободную минуту, час. Ценить время. Те сорок-пятьдесят минут, которые требовались трамваю, чтобы пройти расстояние от Серпуховки до института, расходовались наиболее полно. Учебник — вот кто был главным спутником этих и других его маршрутов тех лет.

Это осталось на всю жизнь. «Кажется, он не расстается с книгой. Так глубоко его знания в любом новом

для него и для других деле» — это уже сегодняшнее восприятие инженера Вайнштейна его молодыми коллегами.

Дипломную работу «Гидротехнические тоннели» выпускник Вайнштейн защитил на «отлично» и получил предложение заняться научно-преподавательской деятельностью в институте. Но он уже сам выбрал для себя дорогу — только на производство. Однако комиссия по распределению молодых специалистов распорядилась несколько иначе — институт «Метрогипротранс».

Всего лишь год проработал проектировщиком молодой инженер Вайнштейн. Окончание вуза совпало со службой в армии. А вскоре молодой специалист и солдат разделил судьбу своего поколения. Все четыре военных года он — на фронтах Великой Отечественной войны.

...И снова, уже в третий раз, начинает свою трудовую биографию Борис Яковлевич. Теперь она не прервется ни разу. Будут меняться рабочие адреса, объекты, сооружения. Но почти все они будут метростроевскими.

Теперь, после возвращения с фронта, он и года не проработает в институте, как примет твердое решение — идти на производство. С такой просьбой «хочу работать в шахте» он и пришел к тогдашнему начальнику Московского метростроя Михаилу Афанасьевичу Самодурову. Но работа в институте не была для него непродуктивной. Здесь он, как всегда, учился. Учился создавать сооружения метро на бумаге, в проекте. Именно тогда понял ценность и силу хорошо разработанного проекта, но...

— Интересный и нужный труд. Но не по мне. В памяти еще были свежи университеты первых очередей... Только на производстве, казалось мне, сумею постичь секреты строительства метро. Думаю, что не ошибся...

Производственная биография его началась на сооружении станции «Добрынинская» в должности начальника смены.

В эти годы перед строителями метро была поставлена задача продвинуть технику метростроения вперед. Это значит, в первую очередь, увеличить скорость проходки. Внедрить в производство метрополитенов комплексную механизацию проходки станционных, эскалаторных и перегонных тоннелей, стволов. Это было осуществлено и достигнуто на строительстве Кольцевой линии.

Станция «Краснопресненская». На сооружении этого метровокзала, до

сих пор оставшегося самым любимым его детищем, прошел хорошую школу строителя, организатора и руководителя начальника участка Борис Яковлевич Вайнштейн.

На строительстве станции «Краснопресненская» коллективом участка под руководством его начальника был установлен рекорд скорости сооружения станционного тоннеля. За месяц было пройдено 54 погонных метра. Перегонные тоннели от станции «Краснопресненская» до станции «Киевская» соорудили этим же коллективом в сложных геологических условиях с большим притоком грунтовых вод. Трасса проходила под руслом Москвы-реки. Здесь была внедрена проходка горным способом — без щита и кессона. Коллектив добился систематических рекордных скоростей проходки в 140–150 погонных метров в месяц.

За этим цифрами, конечно же, стоят, прежде всего, люди — люди с редкой ответственностью к делу и мастерским владением профессией проходчика. Все жили одним: дать высокую скорость, дать хороший тоннель...

Именно тогда обрел Борис Яковлевич то главное, без чего никогда бы не состоялся руководитель производства инженер Вайнштейн.

— Уверенность в себе, в коллективе. Понял, что можно дерзать, что любую задумку можно воплотить в жизнь. Что Метрострой имеет большие возможности для технического роста.

...Может быть, это звучит как программа. Может быть, это так и есть. Вся дальнейшая трудовая биография инженера Вайнштейна служит тому подтверждению. Всем, кто знает его, кто сталкивался с ним не однажды в рабочей обстановке, кто до сих пор работает с ним вместе, известна эта сила его оптимизма и уверенности в успехе любого начатого дела...

Когда в Москве началось строительство автотранспортных и пешеходных тоннелей, к участию в их сооружении пригласили Метрострой. И первые московские тоннели строились под техническим руководством Бориса Яковлевича Вайнштейна.

Трудностей было много — тоннели приходилось строить в условиях городской жизни. Многие осваивались заново. Именно при строительстве тоннелей нашел широкое распространение сборный железобетон. Тогда метростроевцы опробовали, осваивали и внедряли этот новый строительный материал, который

Строительство советского коллайдера началось еще в 1983 году. Комплекс был призван обеспечить создание поля с огромным электромагнитным напряжением, на тот момент вдвое превышающим энергию наиболее мощного в мире ускорителя, принадлежащего лаборатории имени Ферми в США, сообщает РИА «Новости». Обе ступени коллайдера планировалось разместить в одном тоннеле длиной почти 21 км.

Подземный кольцевой тоннель имел диаметр 5 м и был расположен

вскоре станет одним из главных при обделке тоннелей метрополитенов и значительно вытеснит из практики сооружения метро дорогостоящие чугунные тубинги.

За техническое творчество во внедрении сборного железобетона и коренное усовершенствование методов строительства самого большого в Москве транспортного тоннеля на Таганской площади Борис Яковлевич Вайнштейн был награжден золотой медалью ВДНХ.

— Быстро подхватывает все новое в технике вообще и в метростроении особенно. Чувство нового развито чрезвычайно... (из разговора с его коллегами).

Когда в сооружении метро также началось широкое использование железобетонных блоков, перед строителями встала новая проблема. Если в сухих грунтах при сооружении тоннелей мелкого заложения сборный железобетон сдерживал водоприитоки, то на большой глубине водонепроницаемость их резко падала.

Впервые строители СМУ-6, где к тому времени работал Б.Я. Вайнштейн, столкнулись с этой проблемой при сооружении соединительной ветки с Кольцевой линией на Ждановскую. В виде эксперимента здесь опробовались железобетонные блоки. Ветка уже была сдана Метрополитену, но водоприитоки продолжали беспокоить, течь не прекращалась. Инженерная группа под руководством Вайнштейна вела поиски специального раствора из бентонитовых глин для нагнетания его за блочную обделку тоннелей глубокого заложения с целью противостояния давлению грунтовых вод и создания водонепроницаемости тоннельной обделки из железобетонных блоков.

Необходимость — мать изобретения. Эта истина стала своеобразным символом в жизни инженера Вайнштейна. Поиски продолжались около года, и оптимальные параметры необходимого раствора были найдены. Благодаря этому методу, стало возможно заменить дефицитную чугунную тубинговую обделку на обделку из железобетонных блоков уже при сооружении перегонных тоннелей Ждановско-Краснопресненского радиуса.

Самая тяжелая и неблагодарная работа при создании любого строительного сооружения — гидроизоляция. Однажды все та же необходимость, которая во все времена толкает людей к техническому творчеству, заставила задуматься инженеров над коренным совершенствованием конструкции и технологии производства работ по устройству гидроизоляции объектов Метростроя и покрытий промышленных и гражданских сооружений. Как и во всё, чем когда-либо занимался Вайнштейн, и в это дело он вложил весь свой производственный опыт и высокоэрудированный ум инженера.

— Здесь его особая заслуга. В гидроизоляции он большой специалист. Для него она не просто пять процентов стоимости работ, а прежде всего — прочная защита, долговечность любого сооружения, — рассказывает Нариман Александрович Простов, начальник СМУ-6.

Вот только сухая информация о том, что сделано Вайнштейном в об-

на глубине от 20 до 60 м. По длине и глубине залегания он был аналогичен Кольцевой линии московского метро. Сходство с метрополитеном дополнялось еще и тем, что примерно через каждые полтора километра к кольцевому тоннелю коллайдера примыкали подземные «станции». Эти залы были связаны с поверхностью земли вертикальными шахтами для проводки коммуникаций, транспортировки оборудования и т.д.

Первый участок — подземный канал длиной около 3 км — ввели в

ласть гидроизоляции. Им разработана и внедрена технология работ по устройству оклеечной гидроизоляции и рулонной кровли с комплексной механизацией приготовления, подачи и наклейки ковра. За эту работу Вайнштейн был удостоен серебряной медали ВДНХ. Под его руководством и при непосредственном участии была разработана и внедрена новейшая, прогрессивная технология устройства безмастичной, рулонной гидроизоляции путем оплавления специальными газовоздушными горелками рулонных материалов, гидроизола и стеклотита. Трудоемкость работ этим способом в полтора раза меньше, чем при устройстве оклеечной гидроизоляции, и допускает производство ее в зимнее время.

В СМУ-6 Борис Яковлевич пришел в 1959 году. С тех пор этот коллектив становится для него родным и единственным. На объектах, которые сооружались строителями этой организации, проходит вся его инженерная деятельность, которая всегда направлена на совершенствование методов в строительстве метрополитена.

— Все технически сложные вопросы при сооружении станций и тоннелей решал главным образом он, — продолжает свой рассказ Нариман Александрович Простов. — О методе проходки вертикального ствола шахты № 832 в неустойчивых плавучих породах погружением крепи в тиксотропной рубашке уже много писали. Борис Яковлевич является одним из авторов этого изобретения... В последнее время им разработана технология производства работ на сооружении станции «Кузнецкий мост»... Это технический руководитель, который может вести работы от начала до конца. Можно смело сказать, что всю свою жизнь он отдал строительству метро. Этот человек всегда на посту у своего дела. Но вкладывает он свою душу, знания и силы не только в строительство метро, но и в людей которые строят это метро рядом с ним.

Возможно, это было заметно в нем еще тогда, в пору его учебы в институте. Поэтому и предложили после окончания вуза учить студентов. Он выбрал для себя другую аудиторию — строительную площадку, которая в таких учителях, высокообразованных и опытных, нуждается, пожалуй, не меньше, а возможно и больше, чем вуз.

— Борис Яковлевич обладает большим терпением в работе с другими людьми, — это рассказывает один из его бывших учеников. — Редкая черта, которая отсутствует у многих. Всегда найдет доброе слово, нужный совет товарищу по работе, особенно молодым. А самое главное — не стесняется учить других на своих ошибках. Всегда расскажет и покажет, как надо сделать. Это желание научить работать других в нем присутствует всегда...

«Лишь тот человек на своем месте, кто на целую голову выше своего места» — это жизненное кредо, которое исповедует Борис Яковлевич Вайнштейн. Можно спорить, можно доказать, что это не так. Но вся жизнь Бориса Яковлевича утверждает эту мысль.

Валентина КРАХОТИНА.

Россия достроит советский коллайдер

В подмосковном Протвине продолжатся работы по строительству ускорительно-накопительного комплекса, которые были начаты еще в советское время.

По словам директора Института физики высоких энергий Николая Тюрина, по множеству причин полностью реанимировать советский кол-

лайдер невозможно, однако есть идея разместить в подземном кольцевом тоннеле гигантский аккумулятор, который помогал бы поддерживать перегруженную электросеть Московского региона. Этот проект уже представили на всероссийских инновационных форумах и научно-технических ярмарках.

строй в 1994 году. Он соединил старый ускоритель протонов У-70, пять лет оставшийся самым крупным в мире, и новый коллайдер.

К середине 1990-х годов было завершено строительство основного тоннеля, оставались монтажные работы по установке в нем оборудования. Но, к несчастью, из-за сокращения финансирования программы проект постепенно сворачивался, а в 1998 году и вообще был закрыт.

(Из журнала «Метро и тоннели».)

Новые координаты «Подземного города»

Окончание, начало на стр. 1

рье к строительству тоннеля на трассе Ванино–Советская гавань. Длина тоннеля, который предстоит пробить под хребтом Сихотэ-Алинь, превысит 4 км. Им же удалось выиграть тендер на проходку одного из тоннелей, предусмотренных программой строительства олимпийских объектов города Сочи.

На предстоящие в 2014 году зимние Олимпийские игры давно уже работает Тоннельный отряд-44. Его выставочный стенд наглядно демонстрировал размах осуществленных и намеченных проектов. По словам стендиста Анаит Мелян, не позже начала декабря должен состояться пуск III очереди транспортного обхода города Сочи, где усилиями ряда организаций построены и тоннели, и мосты, и эстакады. А совсем недавно тоннельщики выигрели тендер на строительство первой очереди дублёра Курортного проспекта. В соответствии с проектом потребуется пробить в горных породах три автодорожных тоннеля для четырехполосного движения.

Очень внушительным выглядит



Фирма «Ловат» к вашим услугам.

проект совмещенной автомобильной и железной дороги по маршруту Адлер–Красная Поляна. При общей длине этой горной трассы около 50 км на ней предусмотрено 6 железнодорожных тоннелей (всего — 10,4 км) и 3 автодорожных (всего — 7,7 км), а также три сервисно-эвакуационные штольни (всего — 9,3 км). Строительство началось в мае этого года, а завершиться должно во втором квартале 2013-го. В число его участников включено и упомянутое

уже ОАО «Бамтоннельстрой» вместе с его ООО ПИИ «Бамтоннельпроект». В буклете, рассказывающем об этой трассе, фигурируют две хорошо известные зарубежные фирмы — «Ловат» и «Херренкнехт». Для проходки части тоннелей уже закуплены их современные ТПМК.

Обе солидные фирмы, давно пришедшие в Россию, являются постоянными экспонентами «Подземного города». А за ними постепенно подтягиваются их поставщики. Например, немецкая фирма CFT, комплектующая и немецкий, и канадский щиты своими трубами и вентиляторами, уже в четвертый раз участвует в выставке. Ее представитель Ульрих Деберниц, неплохо, кстати, говорящий по-русски, сказал, что надеется, как всегда, на установление новых контактов, но не менее важным считает подкрепление старых производственных связей. «Особенно в том случае, — добавил он, — если в какой-то организации сменилось руководство».

В отличие от многих стендистов и посетителей «Подземного города» молодой инженер производственного отдела ОАО «Мосметрострой»



Экспозиция фирмы «Херренкнехт».



Районный инженер производственного отдела Мосметростроя А.Д. Балуйев.

Доктор технических наук, академик Академии транспорта В.Е. Меркин.



Александр Балуйев впервые знакомился с такой развернутой и многоплановой экспозицией, но он участвовал в подготовке для нее нашего весьма объемного проспекта (82 страницы). А для себя на память Балуйев взял листовку, посвященную одной из последних разработок фирмы «Херренкнехт» — имеется в виду ТПМК для Мадрида, оснащенный двумя роторами и тремя шнековыми конвейерами.

Да, техника, в том числе и для подземных работ, не стоит на месте, время требует ее постоянного развития

и совершенствования. Научно-техническая конференция, проходившая в том же 75-м павильоне ВВЦ, так и называлась: «Современная механизация работ при строительстве тоннелей и освоении подземного пространства крупных городов». Перед ее началом директор Научно-исследовательского центра «Тоннели и метрополитены», доктор технических наук Валерий Евсеевич Меркин сказал, что темы многих докладов напрямую связаны с проблемами метростроения.

Юрий ПЕТРУНИН.

На выставке временное рабочее место начальника технического отдела ОАО «Мосметрострой» А.Э. Варпатарикова.



Летний чемпион нацелился и на Кубок

Продолжается розыгрыш метростроевского Кубка по футболу, предусматривающий на первом этапе, в отличие общепринятой схемы, игры вкруговую. И лишь после выяснения отношений в подгруппах начнутся стыковые игры на вылет.

Хет-трик Дмитрия Токарева

Известная в спортивном мире Мосметростроя своим непредсказуемым ведением игры команда СМУ-13 перед матчем с футболистами ТО-6 выглядела весьма собранной, нацеленной на упорную борьбу. Однако противостоят летним чемпионам все же не смогла, хотя в начале встречи смотрелась неплохо. Тоннельщики лишь на 14-й минуте открыли счет, это сделал Дмитрий Токарев. Очень скоро Александр Квашнин из СМУ-13 нанес ответный удар. Но еще быстрее тот же Токарев восстановил преимущество своей команды — 2:1.

Во втором тайме футболисты СМУ-13 предприняли отчаянные попытки снова сравнять счет. Тоннельщики же умело защищались и, пережив натиск соперников, организовали четкую многоходовку, которую завершил голевым ударом Игорь Есиков — 3:1. Лишь после этого темп игры заметно снизился. Подолгу контролируя мяч, тоннельщики перед финальным свистком вывели на удобную для атаки позицию Дмитрия Токарева, и он установил окончательный счет — 4:1.

Ксумовцы нашли свою игру

Футболистам КСУМа, встречавшимся с командой Метромаша, очень хотелось реабилитировать себя за неудачу в первом туре. Они рвались вперед уже с первых мгновений матча. Их форвард Сергей Рыбаков пробил практически с центра поля и...застал врасплох вратаря заводчан — 1:0. Через две минуты с более близкой дистанции нанес удар

Александр Кирсанов — 2:0. Такое начало кого угодно могло обескуражить. И футболисты Метромаша лишь к концу тайма справились с растерянностью, чтобы перейти от обороны к атаке. Тогда-то игрок заводской линии нападения Александр Кирсанов сократил разрыв в счете — 2:1.

Развить его успех метромашевцам не удалось. А футболисты КСУМа получили право на угловой удар. После его короткого розыгрыша Сергей Рыбаков, не мешкая, переправил мяч в ворота команды Метромаша. Можно считать, что с этого момента ксумовцы уже безоговорочно доминировали на поле. Этого вывода не опровергает даже частный успех метромашевца Александра Перебейносова, снова сократившего разрыв в счете до одного гола — 3:2. Дело в том, что этот неприятный для КСУМа эпизод сразу забылся, как только Сергей Рыбаков еще раз отличился дальним результативным ударом. Пробив с центра поля, как в начале матча, он снова поразил ворота команды Метромаша — 4:2.

Редкий по красоте гол удвоил преимущество одной команды над другой и придал победителям новые силы. Прежде всего — самому автору уникального гола. Он один за другим провел в ворота заводской команды еще два мяча. Потом дважды праздновал успех Александр Сорокин. А победную точку поставил Андрей Павлинов — 9:2.

СМУ-3 в ударе

Игры второго тура в подгруппе «Б» начались матчем команд СМУ-3 и

СМУ-15, который проходил по неожиданному сценарию. Счет был открыт довольно быстро. Неожиданный проход форварда СМУ-15 Дмитрия Морданова увенчался успехом. Такой «прокол» иными командами переживается тяжело. Их игроки либо опускают руки, либо начинают суетиться. Ничего подобного футболисты СМУ-3 не допустили. К концу первого тайма спортсмены не только отквитали пропущенный мяч, но и вышли вперед. И в обоих случаях успех команде принесли точные удары Сергея Кузнецова.

И начало второго тайма ознаменовалось чередой мощных атак команд СМУ-3. Слаженные действия её игроков, можно сказать, парализовали защиту соперников. Уже на 23-й минуте Рустам Гафаров промчался в чужую штрафную площадь и забил третий гол. Потом он же еще два раза поразил цель, доведя счет до 5:1. И лишь после этого хет-трика у футболистов СМУ-15 выиграло спортивное самолюбие. Устроив стремительную карусель у ворот команды СМУ-3, они на время расстроили оборонительные ряды своих соперников. И Георгий Звягинцев, наконец-то, смог от души приложиться к мячу, сократив разрыв в счете — 5:2. А форварды СМУ-3, которые уже предвкушали победу, ответили на это решительными действиями. Сергей Кузнецов, подобно Гафарову, тоже добился хет-трика, а последний мяч в этой насыщенной событиями игре провел Игорь Занько. Итоговый счет — 7:2 в пользу СМУ-3.

Четыре гола от СМУ-4

Вторую пару этого игрового дня составили команды СМУ-4 и Тон-

нель-2001. Монтажники успешно сыграли в первом туре, разгромив футболистов СМУ-3. Им, естественно, хотелось развить успех, чтобы досрочно выйти в полуфинал. А их соперникам тем более нужны были очки для реабилитации за слабое начало турнира.

При таких исходных позициях обе команды нацеливались на победу почти с одинаковой силой. Больше половины первого тайма игра шла на равных. Первое взятие ворот зафиксировано было судьей только на 14-й минуте — это нападающий СМУ-4 Дмитрий Сазонов перехитрил вратаря соперников. С этого момента подопечные Георгия Ильиных прочно завладели инициативой. На последней минуте тайма их игровое преимущество нашло свое подтверждение еще в одном голевом моменте. Его четко реализовал опытный форвард, ветеран спорта Евгений Измайлов.

Похоже, в перерыве команда Тоннель-2001 была настроена на то, чтобы решительно изменить ход игры. Ее форварды организовали череду очень опасных атак на ворота СМУ-4. Вратарь монтажников Дмитрий Ковешников трижды спас команду от неминуемых, казалось бы, голов. Тем самым он подал пример своим форвардам, и они добавили еще два гола. Один из них на счету Андрея Кудряшова, а завершающий забил Дмитрий Сазонов. Итак, монтажники безоговорочно победили — 4:0.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.

СПОРТ

ЕГОРОВ
Александр Иванович

Коллектив Тоннельного отряда № 6 получил печальное известие: скончался наш ветеран Александр Иванович Егоров. Он трудился на Московском метрострое 52 года.

Александр Иванович работал проходчиком, бетонщиком, изолировщиком, плотником — освоил практически все метростроевские профессии. И в каждой был мастером высочайшей квалификации. Долгие годы возглавлял бригаду чеканщиков.

Александр Иванович отдавал людям душу. Доброжелательный, приветливый, внимательный, заботливый, он был прекрасным наставником, оставил после себя немало учеников. К нему всегда тянулись люди, зная, что поможет, подскажет, поддержит. Вот на таких, как Александр Иванович Егоров, и держится коллектив.

Память о нашем друге и товарище мы сохраним навсегда. Искренне соболезнуем родным и близким покойного. Скорбим вместе с ними.

Администрация, профком, совет ветеранов ТО-6.

Следующий номер
«Метростроевца»
выйдет 13 ноября.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

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

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

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 27.10.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2418

Заказ № 3576