

Новые испытания для старого щита

Окончание, начало на стр. 1

шахтеры, приехавшие из Воркуты, из Ростовской области.

Между прочим, Смоляков тоже не сразу в Москве очутился. В молодые годы он добывал золото на Чукотке, в районе Певека. Работал какое-то время на оловянном руднике. В начале 90-х годов перешел в Протоннельстрой. С ним и в Строгино попал, именно в эти переронные тоннели, начав их с нуля. А теперь вот продолжает проходку, к тому же на знакомом щите.

Отдавая должное почтенному возрасту техники, Сергей Владимирович, тем не менее, отмечает, что по вине щита простоев до

Слесари А.С. Федотов, С.А. Кроль, Ю.А. Суворов.



С этих тубингов начинается тоннель, сооружаемый проходчиками СМУ-15.

того дня не было. А на ремонт домкрата уйдет, по его мнению, часа два-три. Куда серьезнее его замечания по качеству обделочных материалов. Были случаи, когда на участок поступали не-

—Вчера, например, мы получили партию тубингов, которые длиннее, чем положено, на полсантиметра. Как их монтировать? Пришлось обратно отправлять.

О кадровый проблеме ветеран говорит с пониманием ситуации:

—Наши новички постепенно приывают к Метрострою. До старта — чистили тоннель, как-то общались. А теперь уже кое-чему и по проходке научились. В начале-то они не знали даже, с какой стороны опрашивать. Я да бригадир им подсказывали. Постепенно довели скорость проходки до одного метра в смену. Но это было, когда пробивалась через глину. Теперь она осталась только сверху забоя, а ниже — сплошной песок. К нему тоже надо прировняться...

Начальник участка, конечно, имел дело с такой геологией, хотя и давно — при проходке перегона за «Нагорной».

—Там был совсем старый щит, — вспоминает Александр Филиппович, — с шандорами. Перегреплять забой приходилось после каждого продвижения. Вот уж помучались. А ЩН-1С больше к такому грунту приспособлен. Освоить этот щит не так уж трудно. Наш механик Радий Габидуллин до переезда в Строгино вообще никаких щитов близко не видел. Но быстро вошел в курс дела. Сначала занимался в основном электрикой, которую мы тоже меняли, а теперь и по механической части вполне разбирается. В общем, стал настоящим метростроевцем. Почти таким же, как машинисты щита, как наши самые опытные бригадиры Иван Савченко и Владимир Глушко.

В тот же день на участке в связи с возвратом тубингов побывала группа ведущих специалистов Мосметростроя. Заместитель главного инженера Олег Николаевич Мельников сказал, что СМУ-15 надо было бить тревогу уже при самых первых случаях отклонения от стандарта. У главного маркшейдера Евгения Алексеевича Семёнова я узнал, откуда поступали некачественные материалы: тубинги с отклонениями по габаритам были изготовлены в Магнитогорске и в белорусском городе Осиповичи, разнорысовые по левинки блоков для лотка тоннеля получились у наших очаковцев...

Юрий ПЕТРУНИН.

И к середине 1990-х наши общезжития уже стали называться семейными. Потом последовало несколько этапов сокращения штата сотрудников.

Вместе с моим заместителем Ва-



Нам 20 лет!

В 1987 году в районе Новокосино были сданы в эксплуатацию три новых жилых дома. В них разместили рабочие общежития Московского метро-

Открыт второй

вестибюль «Строгино»

22 января начал работу западный вестибюль станции «Строгино», которая была открыта 7 января 2008 года с одним вестибюлем (выход в сторону Таглинской улицы). Протиоположный был закрыт для пассажиров, так как там завершался монтаж эскалаторов.

В настоящее время на станции функционируют два вестибюля, выходы из которых расположены по обе стороны Строгинского бульвара. Один оборудован лестничным склдом, второй — тремя современными эскалаторами, которые полностью удовлетворяют всем современным нормам и требованиям правил безопасности. На лестничных стопах подземного пешеходного перехода предусмотрены удобные пандусы для инвалидов и пассажиров с детскими колясками. Входы в оба вестибюля осуществляются через остекленные павильоны, построенные на тротуарах Строгинского бульвара и оборудованные системами жидкостного обогрева ступеней.

Метровагонмаш в Болгарии

В декабре 2007 года ОАО «Метровагонмаш» города Мытищи и муниципалитет столицы Болгарии Софии заключили договор на поставку вагонов типа «Русич» для Софийского метрополитена. По договору завод обязуется в 2009 году переделать заказчику три трехвагонных метропоезда.

В 2005—2006 годах в Софию уже было поставлено шесть аналогичных составов. Все они находятся в эксплуатации. Вагоны типа «Русич», производство которых началось на ОАО «Метровагонмаш» в 2003 году, представляют собой подвижной состав нового поколения.

док и благоустройство отличает их в лучшую сторону, хотя вместо прежних ста сотрудников сейчас работают всего пятнадцать... С благодарностью отзываются жильцы о работниках, которые сегодня обслуживают дома.