

Участник проекта «Марьино» в туннеле за станцией «Марьино Рош», на много перевыполнил задание по прокладке очистного сооружения и правого перегонного тоннеля, в левом перегонном тоннеле бой уже продвинулся на 9 колец при плане 8.

ПЕРВАЯ ПОДВИЖКА ШИТА

На краю станионного комплекса «Волоколамской» участок Николая Давыденко из ТО-6 завершил монтаж шита ЦН-1с и установил упорную раму. После этого в котловане было собрано два временных кольца обделки. Эта пробная сборка дала возможность проверить и откорректировать геометрию шита. Когда будут смонтированы еще пять колец, ЦН-1с начнет вращаться в откос котлована, ждущего начала проходки еще с 1990-х годов.

В эти же дни участок Генгиза Ломия из СМУ-2, являющийся генподрядчиком на строительстве «Волоколамской», занимается обустройством стройплощадки, прокладывает по ней дороги. Сюда на днях будет завезен бетонолом, который потребуется для разбивки части лотка, так как за время перерыва в строительстве проект станции претерпел изменения.

БЛОКОУКЛАДЧИКИ ДЛЯ «МАРЬИНОЙ РОШИ»

С конца прошлого года коллектив завода Метромаш приступил к изготовлению блокоукладчиков типа ТУ-3 и ТУ-4, которые требуются СМУ-5 для проходки правого и среднего станионных тоннелей «Марьино Роши». Они должны быть готовы в марте. Для ускорения работы СМУ-5 направлено в помощь заводчанам группу своих слесарей и сварщиков.

НАЧИНАЕТСЯ ПРОЕКТИРОВАНИЕ СТАНЦИИ «ТЕХНОПАРК»

Специалисты Метрогипротранса приступают в первом квартале к проектированию станции «Технопарк», которая будет посажена на Замоскворецкую линию между «Автозаводской» и «Комоменской». Открытие этой наземной станции намечено на 2009 год.

отрезок достигает 400 метров. И нем была применена железобетонная обделка. За время простоя блоки заметно потемнели, между ними сочилась вода. Сильно покрывалась ржавчиной вентиляционная труба, но в принципе она еще пригодна для эксплуатации. А вот стехники, встретившей под землей переход из одного столетия в другое, пришлось серьезно разбираться.

Электровоз, стоявший метрах в пятидесяти от входа в тоннель, так оброс грязевыми сосульками, что потерял даже форму, о содержании и говорить нечего. Его охарактеризовали одним словом – гниль. Оставленные в забое шит ЦН-1с и блокоукладчик сохранились в несколько более приглядном виде и все равно оптимизма не внушали.

Молодой специалист, недавний выпускник Московского горного

университета, Виктор Бондарев сказал, что механизмы привезли на него шокирующее впечатление. В отличие от него Александр Филиппович Невин много чего повидал на своем метростроевском веку, но и он прошлой осенью испытал нечто подобное:

—Когда я посмотрел на эту технику после её подземного заточения, стало немного не по себе. Однако, обращение хода не было. Приняли решение — реанимировать и шит, и блокоукладчик. А начали с того, что проложили к забою узкоколейную, доставили с 940-й шахты свой электровоз и приступили к демонтажу наиболее проблемных узлов, как шита, так и укладчика. Маслостанцию поднимали вверх, оснoвательно очистили. Сняли старые насосы, двигатели, заменив их новыми из нашего НЗ. Много хлопот

Начальник участка А.Ф. Невин, главный маркшейдер СМУ-15 А.В. Гончаров и горный мастер В.А. Бондарев.



Фото А.

Было с гидравликой. Какие-то трубы подварили, какие-то заменили. Для «руки» блокоукладчика подобрали нормальную гребёнку. У некоторых шитовых домкратов так называемые башмаки отвалились — это известная «болезнь» таких шитов. К счастью, на базе СМУ нашлись два новых домкрата и два башмака. Поставили их — и шит

двинулся вперёд. Это произошло в конце ноября. С тех пор к ЦН-1с серьезных претензий не было. Правда, как раз сегодня один домкрат потёк, но это первый случай с начала проходки...

Мы спустились на рудадвор, оборудованный в глубоком котловане сразу за вентиляционной туннельной станцией «Строгино», по крутой металлической лестнице. В тоннеле шли сначала по доскам, потом просто по лотку, так как воды немного. Рядом новая проходка видна сразу — участок Невина монтирует кольца из тюбингов. Стартовал он неподалеку от МКАД, а теперь забой находится непосредственно под дорожным полотном.

Как уже было сказано, в ту смену вышел из строя один домкрат. Им и занималась группа слесарей. Рядом находилась бригада проходчиков Сергей Николаевич Корнеев. Его метростроевский путь начался еще в старом СМУ-10, при Борисе Георгиевиче Гунзае. Потом Корнеев на какое-то время ушел работать в другую организацию. В СМУ-15 он пришел сравнительно недавно. Ему доверили бригаду, поскольку опытные метростроевцы на участке, можно сказать, на вес золота. Если говорить конкретно, то на всю смену их только двое. Кроме Корнеева еще машинист шита Сергей Владимирович Смоляков. Остальные —

