

БЛОКОУКЛАДЧИК

Блокоукладчик ТУ-4, изготовленный на Метромаше для проходаи среднего стационного зала «Марьиной Роши», начал свой подземный путь ещё в разобранном состоянии. Его узлы и детали общим весом порядка 70 тонн доставлялись в монтажную камеру через ствол 943-ей шахты и по правому левому тоннелю длиной около 1 км. Эту простую транспортную операцию осуществляло СМУ-1, являющееся подразрядчиком на строительстве стационного комплекса «Достоевской». А монтаж блокоукладчика ведёт участок Алексея Балашова из УММ. Непосредственно руководит сборщиками на месте горный мастер Валентин Тетерин. К 28 июля там был собран первый ярус укладчика, устанавливалась гребёнка и началась работа по второму ярусу.

ГОТОВИТСЯ БЕТОНИРОВАНИЕ ЛОТКА

Участку Виктора Киселева из СМУ-11 поручено строительство вестибюля № 2 станции «Митино». Последний грунт оттуда, с площади более 700 квадратных метров, был взят механизаторами в середине июня. В последние часы июля бригады участка начали вязать арматурный каркас лотка.

СТВОЛ УХОДИТ ВНИЗ

Проходчики участка Камилла Маматкина из СМУ-8 продолжают разрабатывать породу в стволе вентиляхты, заложённой рядом с 946-й шахтой. К 28 июля они смонтировали 12 постоянных колец, используя для этого стоящий на поверхности кран. Лордыд пока берут с помощью опущенного в забой мини-экскаватора и отбойных молотков. На достигнутой глубине начали сооружение вспомогательной рабочей лотка.

редине лета он свои нелёгкие задачи по монтажу шита фирмы «Ловат» выполнил, подвёмный механизм такой мощности больше не требовался, и его убрали с обочины Шереметьевской улицы. А над ограждением площадки быстро стала вырастать внушительная металлоконструкция, в основном из стальных балок.

Это эстакада, предназначенная, во-первых, для монтажа на ней защитного оборудования «Ловата», во-вторых, для последующего обслуживания процесса проходаи эскалаторного тоннеля.

Собирать эстакаду слесари участка Накипа Файзрахманова из СМУ-8 начали сразу, как только освободилось место после демонтажа портального крана, но заготовки для неё делались загодя. Поэтому основная часть конструкции, достигающей 12-метровой высоты, была собрана за 10 дней. На неё ушло уже порядка 700 тонн металла. И бригаде Евгения Соколова в тот день осталось только доделать верхнюю площадку, куда предстояло поднять лебедку, с помощью которой в наклон ствол подавать тобики обделки.

Но участку Файзрахманова и помимо эстакады много ещё предстоит хлопот, прежде чем он сможет приступить к проходе. Из-за крайней стеснённости площадки, содействующей с театром «Сатирикон», теперь в спешном порядке приходится заниматься объектами, которые, в принципе, можно было бы и раньше подготовить.

—Мы сооружаем бункер-накопитель, — начал их перечисление Накип Галиевич, — а также комплекс растворного узла с необходимыми

там — в углу площадки. Еще мы участвуем в организации подводки



УММ далеко не впервые имеет дело с образцами новейшей тоннелепроходческой техники. Но то всё были шиты, предназначенные для обычных перегонных тоннелей, которые прокладываются в крайнем случае, с уклоном в 45 тысячел. А тут механизированному комплексу предстоит проходака тоннеля, уходящего в недра под углом 30 градусов.

Опытный горный мастер Александр Сергеевич Слепов, осуществляющий повседневное непосредственное руководство монтажом нового «Ловата», чей наружный диаметр, кстати сказать, составляет около 11 метров, полностью сознат уникальность осуществляемых монтажных операций и

Участники мини-совещания по электрической части. Слева направо: А. Петелин (переводчик), Е.З. Наумов, В.Н. Артюшов, М. Стропигана (канадский специалист), В.Б. Якушевич.



ставление о том, как она должна работать, у нас, конечно, есть. Но не знаем пока, какая она в управлении, как пойдёт через московские грунты. А они обводнённые, с плывуном... Я всё же думаю и надеюсь, что шит не «клинует», и всё получится нормально.

В своих монтажных Слепов

нисколько не сомневался и не сомневается. Их квалификация подтверждается и ходом работ, и оценками, которые метростроителям дают канадские специалисты, представляющие на объекте фирму «Ловат». Главным показателем, конечно, станет успешная проходака, а ближайише дни о многом скажет тестирование комплекса.

Однако уже сейчас можно говорить, что участок успешно решил несколько простых проблем. Одна из них возникла из-за того, что технологические тележки делались в Швейцарии, а оборудование для них — в Канаде. И когда всё это встретилось в Марьиной Роше, кое-что пришлось подогнать — разрезать, подваривать. Определённые трудности вызвал и тот самый угол наклона в 30 градусов. Хотя некоторая часть монтажных операций была осуществлена заранее, на горизонтальной поверхности, многое всё-таки делалось с постоянным отклонением от вертикали. Опускается, допустим, краном кака-нибудь тяжёлая деталь, и что бы её на месте довернуть на необходимые градусы, приходится придумывать специальные приемы и приспособления.

Теперь весь комплекс окончательно занял на эстакаде стартовую позицию.

Окончание на стр. 4