

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

С НАРАСТАЮЩЕЙ СКОРОСТЬЮ

При плановом задании 175 метров участок Виктора Попова из ТО-6 за сентябрь прошёл в недрах Мякининской поймы 204 метра левого перегонного тоннеля. В этом месяце «Ловат» движется ещё быстрее. За первые 12 дней октября тоннель вырос уже на 137 метров. При этом показатель трех заключительных суток прошлой недели — 41 смонтированное кольцо. Значит, механизированный тоннелепроходческий комплекс уже вышел на скорость, вполне обеспечивающую проходку за месяц запланированных 350 метров.

ПЕРЕКРЫТИЕ НАД ТУПИКАМИ

Участок Бахитжана Шанкозова из СМУ-1, строящий открытым способом тупики за станцией «Митино», к 13 октября выполнил две трети месячного задания. За неполные две недели строители забетонировали стены и перекрытие общего тоннеля, вмещающего четверо путей, на длине 40 метров. А всего в конструкции готов вдвое больший отрезок тупикового тоннеля. На начальных его метрах силами участка ведутся гидроизоляционные работы.

ДЛЯ СВОДА СТАНЦИИ «МИТИНО»



К выходу в свет этого номера «Метростроевца» участок Павла Чудинова из СМУ-13 планирует уложить бетон в опалубку первой заходки по своду платформенной части «Митино».

ПРОХОДЧИКИ ВОШЛИ ПОД БОСФОР

На строительстве водоводного тоннеля диаметром 6 метров, осуществляемом в Стамбуле совместными усилиями Мосметростроя и Ингеокома, полностью пройден европейский береговой отрезок трехкилометровой трассы, составляющий примерно половину её полной длины. Теперь проходчики работают под заливом Босфор. При плане на текущий месяц 180 колец к 13 октября смонтировано 90.

«Метростроевец» на 2009 год

Продолжается подписка на московские издания периодической печати на первое полугодие 2009 года. Если вы хотите получать нашу газету и в 2009 году, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» — 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России» на стр. 143. Стоимость подписки на 6 месяцев: с доставкой на дом и в организации — 200 руб. 74 коп.; до востребования — 200 руб. 94 коп.; до квартиры — 214 руб. 26 коп.; для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп — 196 руб. 50 коп. В Московской области «Метростроевец» на 6 месяцев стоит 220 руб. 80 коп. Подписаться на нашу газету можно в любом почтовом отделении Москвы.

Вдоль по Митинской



СМУ-15 начинает проходку в Митино.

Начальник участка №7 А.В. Волженин (справа) и его заместитель А.А. Сухов.

Фото А. ПОПОВА

ВЕСТИ СО СТРОЕК

Станция метро «Митино» сооружается, как известно, в том месте, где Митинскую улицу пересекает Дубравная. Дальше, примерно через километр от этого перекрестка к центральной магистрали района подходит переулочек Ангелов. Там, на трассе перегона «Митино» — «Рождественно», расположена еще одна метростроевская площадка, в центре которой — монтажная щитовая камера. Оборудовали её ещё в прошлом десятилетии. Тогда же начали проходку правого перегонного тоннеля (по направлению против пикетажа). Начали и... на второй сотне метров остановились.

Жизнь вернулась на эту точку лишь нынешним летом. А в начале октября там уже кроме правого перегона, где работает СМУ-10, начал расти и левый тоннель.

Заместитель начальника седьмого участка СМУ-15 Алексей Александрович Сухов рассказывает:

— Мы высадились здесь два с половиной месяца назад. Увидели котлован, который простоял в законсервированном состоянии 12 лет. К левому тоннелю до остановки работ наши предшественники вообще еще не успели приступить. И теперь на-

лицо были лишь вывалы породы и испорченная временем затяжка стен. Мы взяли за дело с ремонта затяжки, потом выдали на-гора вывалы, которых набралось порядка 150 кубов. Начали делать бетонную подготовку под ложе щита и под ложе для временных колец обделки. Так и восстановили монтажную камеру. А щит привезли из нашего мехцеха, что на Ореховом бульваре. Везли, конечно, по частям и опускали их в котлован 120-тонным краном «Либхер», который брали в аренду.

А что касается щита, то, как пояснил главный инженер СМУ-15 Олег Григорьевич Литовченко, это тот самый КТ-5,6, с помощью которого на рубеже веков был проложен самый первый метростроевский тоннель под полотном МКАД. Тогда щит шел со стороны Северного Бутова к станции «Аннино». Сквозной бригадой проходчиков командовал Иван Колчугин, а участок возглавлял Александр Филиппович Невин. Наибольшие сложности встретились на финишном отрезке — старый канализационный коллектор, а также ветхое здание фетровой фабрики, где всё-таки не удалось избежать трещин...

Теперь подобных сюрпризов на пути щита не должно быть — трасса проложена проектировщиками по оси Митинской улицы, над тоннелями будут лишь автостоянки. Та давняя проходка осложнялась еще проблемами с гидравликой щита — для поддержания её в рабочем состоя-

нии пришлось организовать спецбригаду слесарей. На этот раз щит подготовлен к новому объекту капитально.

По словам начальника четвертого участка (бывший мехцех) СМУ-15 Сергея Семёновича Шкарина, он чуть ли не воссоздан заново:

— Щит хотели было сдать на металлолом. При перевозках часть деталей просто потерялась, местами отсутствовали секции оболочки, не было одного шандорного и одного домкратного сегментов. От гидравлики и следов не осталось. Наш механик Петр Григорьевич Верещагин воссоздал её с нуля. Необходимые детали выточили токари Алексей Александрович Колесников и Ильдар Сабиров. Под руководством сменного мастера Владимира Ивановича Гурчина и бригадира (он же кузнец) Егора Ивановича Бабичева восстановили оболочку. Стальные листы толщиной 30 мм нам гнуть не на чем, так недостающие секции и сегменты сделали двух-трехслойными. Много пришлось поработать нашим сварщикам — Владимиру Владимировичу Чупрынину, Виталию Сергеевичу Зубареву, Идрису Магомедовичу Маджидову. Свой вклад в общее дело внесла наша крановщица Татьяна Васильевна Рыбина.

На завершающем этапе к работе подключились и будущие эксплуатационники — слесарная бригада седьмого участка. Возглавляет её метростроевец с более чем тридцатилетним стажем Анатолий Дмитриевич Семёнов, успевший еще поучаствовать в строительстве станции «Шоссе Энтузиастов». С тех пор через его руки прошло немало разных подземных механизмов. Исходя из своего опыта, он не стал дожидаться щита в Митино, а заранее поехал со всей бригадой на Ореховый бульвар, к Шкарину.

— Там, — говорит он, — при нас щит прокрутили вхолостую. Мы же разобрали его, промаркировали и перевезли сюда, где снова собрали вместе с блокукладчиком примерно за месяц. В бригаде 8 человек. К

моему поколению относится лишь Владимир Юрьевич Голов. Остальные слесари помоложе, но тоже далеко не новички. Качественное обслуживание побывавшего в переделках КТ-5,6 требует, конечно, определённого опыта. Кстати сказать, в монтаже участвовал и наш уважаемый бригадир проходчиков Иван Иванович Савченко, которому предстоит работать на этом щите.

На страницах «Метростроевца» об Иване Ивановиче в последний раз писали совсем недавно, когда СМУ-15 завершало проходку еще одного тоннеля под полотном МКАД, на этот раз — в Мякининскую пойму, к демонтажной камере у торгового центра «Ашан». После той хорошо отмеченной сбойки, у проходчиков возникла некая пауза, связанная с непростой подготовкой работы по правому перегону. И было принято решение перевести бригады на другой участок — в Митино. При этом ту, которую возглавлял Савченко, разделили на две, и второй теперь руководит Эдуард Григорьевич Бочко. И есть еще бригада Александра Алексеевича Скрипка. С ними вместе перешел (с повышением!) Александр Васильевич Волженин. Был механиком — стал начальником участка. Назначили его на новую должность буквально на днях, перед самым пуском возрожденного щита.

В тот день, 2 октября, КТ-5,6 вплотную придвинулся к затяжке торцевой стены. Проходчики начали ее раскреплять. В то же время слесари завершали наладку породопогрузочной машины. Бетонщики разбирали опалубку, в которой формировалось ложе щита.

Их бригадир Юрий Анатольевич Финютин сказал, что по бетонной части здесь было много дел. Кроме ложа заливали упорную балку, чтобы остановить вывалы, бетонировали заднюю опорную стенку. А чем же после начала проходки займется бригада?

— Без работы не останемся. Нас направят в проходчики, — ответил Финютин. — Будем реально приближать день, когда метро придет в Митино. Я напрямую в этом заинтересован, так как живу в трёх минутах хода отсюда...

Всего седьмому участку предстоит преодолеть под землей 600 метров. И отсчёт их уже идет.

Юрий ПЕТРУНИН.



Бригадир бетонщиков Ю.А. Финютин.



Бригадир слесарей А.Д. Семёнов.

По жизни — с любовью

Метростроевские вечера ветеранов Любовь Владимировна Петрова не пропускает. Всегда ухоженная, нарядная, в День Победы — с наградами на груди. Первостроительница метро, фронтовик, счастливая супруга, мама, бабушка, прабабушка... Её судьба удалась. И сегодня, в свои девяносто, а юбилей Любовь Владимировна отметила 4 октября, она пребывает в атмосфере счастья, благополучия и радости. И это прекрасно.

В Москву из Тулы она приехала к братьям-метростроевцам. Устроилась секретарем в совет по избрательству. Но надолго здесь не задержалась, не позволило «боевое прошлое», в котором был аэроклуб и мечты, связанные исключительно с небом. Если бы не малярия, Любовь Владимировна с ее целеустремленностью наверняка бы стала летчицей. Но врачи тогда вынесли суровый приговор: к полетам не допускать.

А каково с ее неутомимым характером сидеть на стуле в конторе? Быстро наскучило. И побегала секретарь-новичок в Управление Метростроя проситься на стройку. Её направили на шахту № 3–6 чеканщицей. И хотя все шестеро детей из семьи Петровых, рано потерявшие отца, к работе были приучены с детства, новая профессия показала девушке архаичную. Уйти бы! Да стыдно. И перед братьями, и перед бригадиром Глузовым, который, как казалось, все время к ней внимательно присматривался. И не случайно. Вскоре Любовь Владимировна Петрова возглавила комсомольско-молодежную бригаду чеканщиц, в которой поначалу были одни девушки, а потом появились и ребята. Строили «Бауманскую». «Если там есть течи, — смеется ветеран, — так это недоработки моей бригады».

Казалось бы, все уладилось. Но тоска по небу не проходила. И мучила до тех пор, пока Любовь Петрова не записалась в мотоотряд. Сейчас бы сказали «байкерша». Тогда таких слов не знали. Но что от этого меняется, если у мотоциклистов всех времен и народов была и остается одна-единственная — пламенная



страсть — к высоким скоростям. Правда, тогда, накануне войны, дороги были пустыми. А в войну... Она гоняла по Москве и области со срочными донесениями от одного военкомата к другому, от райкома партии к райкому комсомола. 664-й стрелковый полк 3-й Коммунистической дивизии, куда бригадир чеканщиков записалась в октябре сорок первого добровольцем, и который формировался в театре Ленинского комсомола, из Москвы перебазировали в Химки. Туда она и возвращалась на ночлег. И там ее всегда ждала с кружкой горячего чая по-матерински заботливая Маргарита Петровна Неволлина, корреспондент газеты «Метростроевец», которая, несмотря на свой уже далеко немолодой возраст, числилась в списке добровольцев.

— Когда пришло сообщение о том, что полк направляется на Северо-Западный фронт, в Ленинградскую область, где сплошные болота, с мотоциклом пришлось расстаться, — вспоминает Любовь Владимировна. — Я сдала его в колхоз под расписку, а как же иначе — добро метростроевское.

Что такое линейный телефонист на фронте под шквальным огнем противника? Мужчине сложно. А она, девушка, по грязи, по воде, где перебежками,

Фото военной поры.
Телефонистка
Люба Петрова.

где по-пластунски тянула тяжелейшую катушку с проводом, пока не находила место обрыва. А бывало, и ходила в атаку, в первых рядах, как у деревни Сидорово. И тому есть письменное подтверждение ее командира, младшего лейтенанта Михаила Дмитриевича Разумова.

А ее первый бой был у деревни Поля. — И бомбили нас так, что, казалось, ничего живого уже не останется. Столько было раненых, убитых, — с горечью говорит Любовь Владимировна. Именно на фронте она получила рекомендацию в партию.

Но вспоминает она не только тяжелые моменты, но и забавные, как нашли продовольственный немецкий склад, а там — шоколад. Съесть бы, да вдруг отравленный, уж лучше клюкву в лесу поискать. Однако нашелся смельчак, который испытал на себе действие вражеского продукта, и ничего... Как и всем, выдавали Любе Петровой табак и фронтовые сто граммов. А зачем ей это всё? Солдаты к ней сами бежали, чтобы обменять горькое на сладкое. Так что сахар у нее всегда водился.

Тяжелейшая контузия под Вышним Волочком и затем госпиталь в Москве выбили бойца Любу Петрову из седла. Но ее снова ждал Метрострой. Кстати, будучи на фронте, она узнала из письма подруг о том, что за строительство третьей линии метро награждена медалью «За трудовую доблесть». Правда, до подзетки после фронта ее уже не допустили, пришлось переквалифицироваться в инспектора отдела кадров. Работала у Татьяны Викторовны Федоровой. В прошлом аэроклубовки, они еще в тридцатые встречались как-то на слёте в Туле. Но это было минутное знакомство. Коллектив СМУ-3 сдружил их на всю жизнь. Когда Федорова была назначена заместителем начальника Метростроя, Петрова стала работать в отделе кадров Управления, под руководством Николая Степановича Осикова, ее бывшего начальни-



Фронтовики Любовь Владимировна Петрова и Иван Петрович Водолазкин.

ка участка на «Бауманской», человека, который провожал ее на фронт, а потом и встречал. Сам он, комиссар партизанского отряда, потерял на войне руку.

После войны Любовь Владимировна часто встречалась со своими боевыми друзьями. Рядом с ней, например, восвала целая семья связистов Булгано — мать, отец и сын. Все вернулись с войны. А с дочерью своего погибшего командира Михаила Разумова она даже проехала по местам бывших боев, где покоится прах ее однополчан.

Кстати, и муж Любовь Владимировны, Евгений Павлович Жуковский, тоже был фронтовиком. Они воспитали с ним прекрасных сыновей, Владимира и Андрея, которые сегодня главная опора для матери. С Андреем она живет под одной крышей. К юбилею сын сделал ремонт, изменил кое-что из интерьера, чтобы маме было удобно. Любовь Владимировна не раз предлагала сыну свою фронтную пенсию, не берет, даже обижается. А она, как человек добрый, душевный и неравнодушный, отправляет эти деньги родственникам, которым не-

обходима помощь. Или же тратит их на подарки друзьям, внукам или правнукам. Вот и в очередной раз от мамы получила заказ, кому что нужно.

Жизнь не обделила Любовь Владимировну любовью. У нее — большая и дружная семья. Представьте себе, каким был праздничный юбилейный стол! Гуляли два дня. Сначала друзья-метростроевцы, с одним из которых виновница торжества даже станцевала. Потом родственники. А сколько было в этот день звонков с поздравлениями из разных городов!

— Мой дом для всех всегда открыт, — говорит Любовь Владимировна. И, конечно же, приглашает в гости. И, конечно же, будет несказанно рада встрече.

У Любы Владимировны необыкновенно задорный смех. И молодой голос. С юмором она тоже не расстается.

Так держать, дорогая наша, Любовь Владимировна! Счастья вам и вашей семье, крепкого здоровья. И еще: дожить до ста — с тем же оптимизмом, интересом и любовью к жизни.

Нина СОЛОВЬЁВА.

«Бутырская», «Плющиха», «Окружная»...

Московские власти утвердили названия новых проектируемых станций столичного метрополитена.

Так, на Люблинско-Дмитровской линии новая станция за «Марьиной Рощей» будет называться «Бутырская», а следующая за ней, расположенная в Бутырском районе на пересечении улиц Милашенкова и Фонвизина, «Фонвизинская».

По словам сотрудника столичной мэрии, станция метрополитена, следующая за «Шукинской», получит название «Стадион «Спартак». Она расположена вблизи Волоколамского шоссе и проектируемого спорткомплекса «Спартак».

На Таганско-Краснопресненской линии следом за «Выхино» будет станция «Жулебино». Станции «Троице-Лыково» и «Мякинино» появятся на Митинско-Строгинской линии, за станцией «Крылатское» и «Строгино» соответственно. Следующая за «Петровско-Разумовской» остановка метро на Люблинско-Дмитровской линии будет именоваться «Окружная», как и расположенная вблизи железнодорожной платформа. Следующая за ней станция получит название «Верхние Лихоборы».

На Бутовской линии следующими за станцией «Улица Старокачаловская» будут «Лесопарковая» и «Битцевский парк».

На Калининской линии за станцией метро «Новогиреево» появится «Новососино», названная по одноименному району. За станцией «Кадашевская» на этой же линии будут «Волхонка», «Плющиха», «Конюшковская», «Трехгорка».

На линии метрополитена от ММДЦ за «Международной» станции получат названия по наименованиям улиц и районов, где они расположены. А это: «Шелепиха», «Пресня», «Мневники», «Хорошевская», «Ходынское поле», «Петровский парк» и «Нижняя Масловка».

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

На Замоскворецкой линии, между «Автозаводской» и «Коломенской» появится станция «Технопарк».

Дороги, улицы и небесная высь

Открылась новая автомобильная развязка на 16-м километре Ярославского шоссе возле Мытищ. Она соединила этот город с Королевым. Раньше, чтобы свернуть с Ярославки налево, машинам приходилось простаивать в пробке более часа.

Клинская улица на севере столицы будет продлена на километр — до Зеленоградской. Но она станет не только длиннее, но и шире, в результате чего проезжая часть будет составлять 14 метров, газоны по обе стороны — по 2,5 и тротуары — по 3 метра. Это произойдет к 2010 году.

Самолетам убавят громкость. Это уже реальность — в столице заработала первая станция контроля за авиашумом, от которого глухнут тысячи жителей столицы. И не только глухнут. Хронический характер приобретают бессонница, неврозы и раздражительность...

Как гласят санитарные нормы, в дневное время суток самолетам разрешается шуметь в диапазоне 70 децибелов, ночью — 60. А вот как все происходит на самом деле, теперь будет определять автоматизированная система контроля шумов авиатранспорта. Чудо-техника уместилась на клочке крыши одной из зеленоградских многоэтажек. Оттуда она наблюдает и определяет нарушителей. А они есть. Уже выявлены десятки самолетов, летевших с нарушением шумовых нормативов. Скоро АСКША установит также в Солнцево и Южном Бутове, в зоне их внимания окажется пространство вблизи аэропортов «Внуково» и «Домодедово».

За достойный труд

Вторник, 7 октября 2008 года, стал Всемирным днем действий профсоюзов за достойный труд. Социальное напряжение, наступление на права работников и профсоюзов наблюдается в различных странах. Генеральный Совет Международной Конфедерации Профсоюзов принял решение о проведении Всемирного дня действий, заложен в основу идеологии этой акции совокупность ценностей и усилий, направленных на обеспечение основополагающих социально-трудовых прав человека. Российские профсоюзы активно поддержали эту инициативу. В солидарном движении вместе с профсоюзами из 80 стран мира участвовали десятки тысяч российских трудящихся Москвы и области, Пермского и Красноярского краев, Калужской, Свердловской, Ульяновской, Иркутской областей...

Для российских трудящихся сегодня по-прежнему актуальными остаются проблемы повышения заработной платы, изменения состава потребительской корзины для расчета прожиточного минимума, сокращения неоправданной дифференциации в уровне оплаты труда между различными категориями работников, миграционных диспропорций. Не реализовано требование профсоюзов по восстановлению страховых принципов социальной защиты, увеличению процента замещения пенсии утраченного заработка.

7 октября массовые шествия и митинги состоялись по всей стране. Вот основные лозунги, с которыми профсоюзы России вышли в этот день на улицы: «Профсоюзы России солидарны с профсоюзами мира», «Росту цен — опережающий рост зарплат!», «Достойной зарплате — реальную индексацию!», «Социальному государству — ответственную социальную политику!»,



На «Баррикадной» председатели профсоюзных комитетов: Подземтехстроя — Елена Ивановна Кузина, Метрогипротранса — Николай Валентинович Горохов, Строймехсервиса — Марина Усманова Павлючева, СМУ-8 — Татьяна Николаевна Маркова.

«Даешь сверхналоги на сверхдоходы!», «Остановить ценовой беспредел монополистов!», «За «конвертные» зарплаты — работодателя в тюрьму!», «Трудовые пенсии на уровень не ниже 40% утраченного заработка!», «Работающий человек не должен быть нищим»...

В числе участников общероссийской профсоюзной акции были и метростроевцы, 25 человек. Как рассказала зам. председателя Теркома профсоюза В.А. Пасторова, в вестибюлях станций «Баррикадная» и «Краснопресненская» с 8 до 9 часов утра они раздавали входящим и выходящим из метро пассажирам книжечки-листовки, названия которых говорят сами за себя: «Достойный труд», «Ваши права в трудовых отношениях», «Реализация ваших трудовых прав». Рекламные материалы получили пассажиры 54 станций метрополитена.

В 15 часов на набережной Тараса Шевченко, у Дома правительства, со-

стоялся митинг, на который собралось более тысячи человек, и который провел председатель московской Федерации профсоюзов Нагайцев.

Он напомнил присутствующим о том, что неделю назад мэр Москвы Юрий Лужков заложил первые камни будущего поселка Московский в Цхинвале и выразил надежду, что этот населенный пункт будет одним из лучших на Кавказе. «Пришло время и для ФНПР, — сказал Михаил Дмитриевич, — признать профсоюзы Абхазии и Южной Осетии».

Лишь совместными усилиями можно решить социально-экономические проблемы, существующие в России — об этом говорили все выступавшие на митинге. Главное на сегодня — единение и солидарность россиян.

Митингующие приняли резолюцию с основным требованием к высшим структурам власти — прислушаться к интересам простых тружеников и принять меры по улучшению качества их жизни.

Горняк с Тихого Дона

У инженерной судьбы Александра Тимофеевича Редько была золотая зачин. А можно сказать, что и песенный. После окончания в 1972 году учебы на горно-геологическом факультете Новочеркасского политехнического института молодой специалист направился работать в Забайкалье, именно туда, где по известной песне «золото роят в горах». И это был его собственный выбор, так как перед госкомиссией по распределению Редько предстал в числе первых.

За шесть лет до того, а тогда ему ещё предстояло решить, где он хочет учиться после школы (а только в его родном Новочеркаске было три института, не говоря уж про Ростов-на-Дону), основным аргументом в пользу Политехнического было то, что его выпускников распределяют по всему Советскому Союзу.

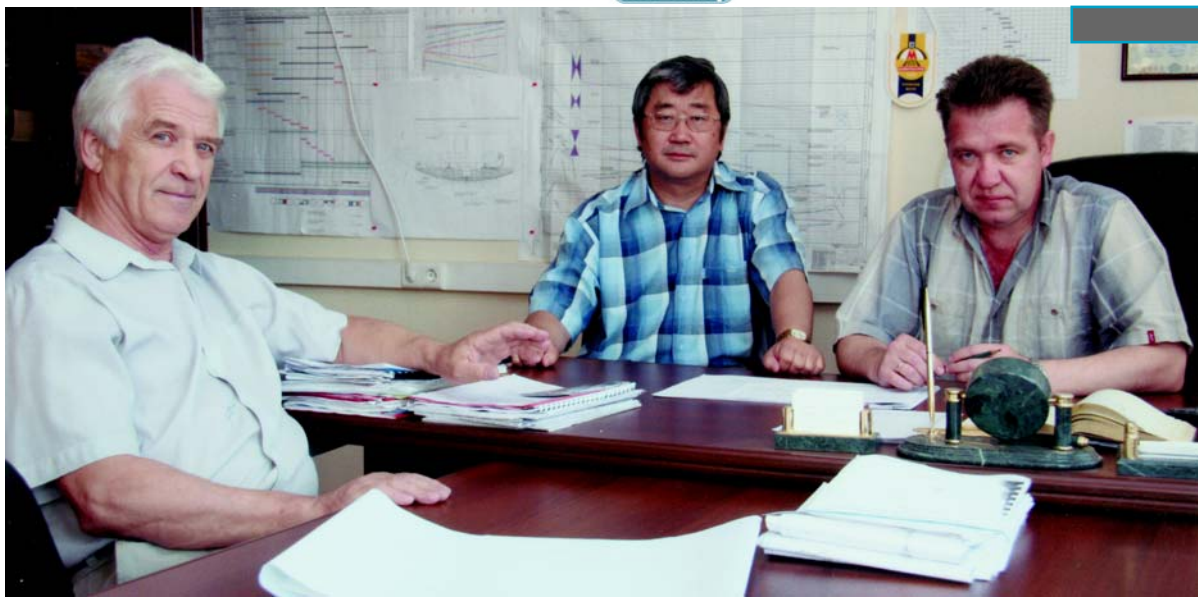
И вот пришло время использовать такое преимущество. Чуть ли не через всю страну проехал свежиспеченный, как говорится, инженер, чтобы добраться до Читы, а оттуда еще на север области, где находится золотой рудник «Дарасунский». И ехал Александр Редько отнюдь не «десантником», не вахтовиком, так как с ним была его молодая семья – жена Изабелла и дочка Элла.

Однако, стать настоящими сибиряками им было не суждено. Оказалось, что дочке тот суровый климат совсем не подходит. Она часто болела, особенно донимали девочку ангины, и в конце концов пришлось внять совету врачей – переменить место жительства.

Через родственников жены Александр Тимофеевич узнал, что в Ереване разворачивается строительство метро – это уже был 1975 год. Так он попал в Артоннельстрой.

– За 12 последующих лет кем я только там не был, – вспоминает Редько. – Разве что главбухом не числился. Для начала один месяц даже проходчиком работал. А дальше пошло – горный мастер, зам. начальника участка, старший горный нормировщик, начальник ПТО, главный инженер Тоннельного отряда, зам. главного инженера Управления строительства. На том этапе у меня в подчинении были две организации, непосредственно занятые строительством второго участка на первой очереди ереванского метро. Но вообще-то там, в Закавказье, довелось строить и другие тоннели. Например, железнодорожные на линии Иджеван–Раздан, а также более чем восьмиклометровый Меградзорский. Последний проходили с двух сторон, и было это на высоте 2 км, где из-за высокогорья возникали проблемы с вентиляцией. Зато там применялись современные проходческие комплексы и отработывалась технология, которую впоследствии использовали для проходки бамовских тоннелей.

К тому периоду, а это было начало 80-х годов, относится знакомство и



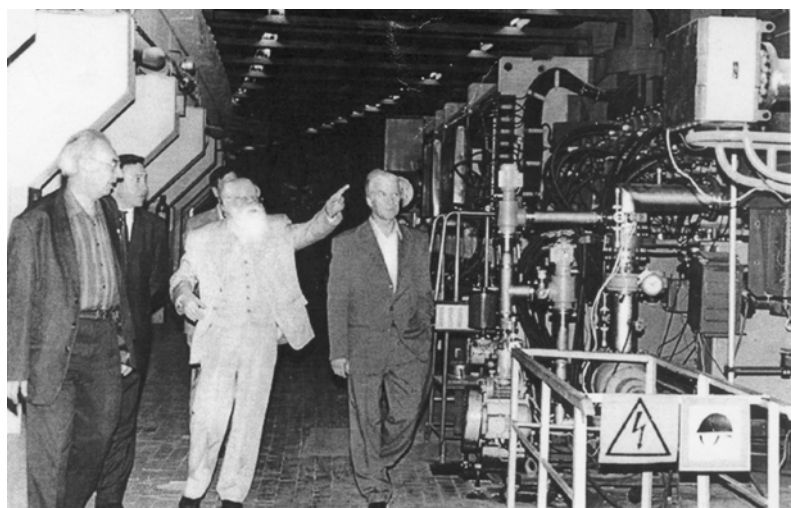
сотрудничество Александра Тимофеевича с московским ученым, будущим доктором наук и руководителем научно-исследовательского центра «Тоннели и метрополитены» Валерием Евсеевичем Меркиным. Много позже им предстоит еще общаться и в Протвино с его необычной экспериментальной базой, и на строительстве уникальных Серебряноборских тоннелей, но уже с первых встреч у столичного теоретика сложилось весьма лестное мнение о провинциальном в ту пору практике.

– Очень коммуникабельный и очень грамотный, всеми любимый и уважаемый, активно интересующийся новыми методами подземного строительства, – так уже в наше время Валерий Евсеевич отзывался о Редько, который свое 60-летие встретил в должности заместителя главного инженера нашего Спецметростроя.

Его состоявшийся три года назад уход из Протвино связан с той же внешней причиной, по которой Редько более двадцати лет тому назад простился с Арменией. Имеется в виду сокращение финансирования ведущего строительства. В Протвино теперь деньги выделяются в основном лишь на поддержание в безопасном состоянии подземных выработок.

Строить ереванское метро перестали в конце 80-х. К тому моменту Александр Редько успел зарекомендовать себя как высококлассный специалист. О нём знали и руководители отрасли. Тогдашний начальник Главтоннельметростроя Юрий Анатольевич Кошелев посоветовал остающемуся как бы не у дел опытному инженеру подумать о переезде в подмосковное Протвино. Там как раз готовилось строительство большого кольцевого тоннеля для мощного ускорителя элементарных частиц. Всего предстояло пройти порядка 30 километров тоннелей и стволов. И в знающих кадрах была большая потребность. Редько начал там работать с января 1988 года, причем сразу в должности главного инженера Тоннельного отряда №8.

Протвинский период в трудовой жизни Александра Тимофеевича не был однозначным – настало время крупных государственных перемен, фундаментальную науку финансировали очень неравномерно, менялись и объемы поставленных задач. Но при всём при этом непрерывно расширялся кругозор самого Редько, шло накопление его производственного и организационного опыта.



Академик А.А. Логунов и А.Т. Редько (крайний справа) в кольцевом протвинском тоннеле.

Руководители Спецметростроя в период сооружения сбоек Серебряноборских тоннелей. Справа налево: главный инженер Б.В. Казанцев, генеральный директор С.Б. Ким и заместитель главного инженера А.Т. Редько.

Именно Тоннельному отряду №8 выпала честь первому в России осваивать тоннелепроходческий механизированный комплекс фирмы «Ловат». И только что назначенный главный инженер в составе закупочной группы ездил в Канаду, чтобы заранее познакомиться с заокеанским новшеством. В 1990-м году настала очередь новоявленного метода проходки тоннелей (НАТМ). Он оказался вполне приемлемым для типичных подмосковных грунтов, где переслаиваются известняки да глина. А поскольку протвинцы, у которых постепенно стали освобождаться производственные мощности, вскоре в качестве субподрядчиков пришли на метростроевские объекты, то НАТМ начали внедрять на строительстве перегона «Киевская»–«Парк Победы».

Кроме того, ТО-8, преобразованный в ТОНОТ, сооружал камеры съездов (разминку) на перегоне «Дубровка»–«Кожуховская», отрезок перегона за станцией «Люблино». Протвинские тоннельщики ездили даже на Урал – участвовали в строительстве станции екатеринбургского метро «Геологическая». А Редько из главных инженеров стал директором ТОНОТа, переживавшего в конце 90-х такие же финансовые трудности, как и многие родственные организации.

Год, завершивший XX век, принес подмосковному наукограду хорошие новости – было принято решение о создании там государственного научного центра по реализации программы «Физика высоких энергий». Научным руководителем этой программы стал академик Анатолий Алексеевич Логунов, его заместителем по капитальному строительству – Александр Тимофеевич Редько. Надо было завершить большой кольцевой тоннель, соорудить несколько объектов промышленного типа. Однако, в 2005 году финансовая поддержка программы резко ослабла. А без капиталов ничего капитального не сотворишь...

Горняк с многолетним стажем нужна была новая точка приложения его незаурядной инженерной силы. Один из его бывших учеников Борис Викторovich Казанцев, работавший тогда главным инженером Спецметростроя, предложил Александру Тимофеевичу вернуться в метростроение. –И вот уже четвертый год, – с удовлетворением отмечает Редько, – работаю на объектах, которые мне ближе, можно сказать, роднее. Здесь я занимаюсь не столько организационными делами, сколько инженерной подготовкой подземного строительства.

Справедливости ради стоит уточнить, что и в Протвино ему доводилось решать серьезные технические задачи. При этом решение одной из них получило на уровне изобретения.

Предистория его такова. Для проведения международного научного эксперимента в подмосковных недрах проектировщики предложили соорудить на глубине порядка 50 метров, в осадочных породах три соприкасающихся тоннеля с диаметрами от 9,5 до 13 метров. С точки зрения теории и практики подземного строительства



Рядом с первым «Ловатом», изготовленным для нашей страны.

такой заказ вызывал серьезные опасения. Родилось предложение заменить тоннели односводчатой выработкой, как уже бывало при строительстве некоторых станций метро глубокого заложения. Правда, в таком случае пролёт (ширина) протвинской выработки должен составить 22 метра. Как организовать проходку такого подземного зала?

Коротко суть того, что придумали Редько и его соавторы из СКТБ заключается в следующем: идти в вдоль а поперек. Заходки шириной в 4,5 метра разрабатывались в такой последовательности, чтобы между ними до поры оставались целики. И всё получилось как нельзя лучше.

Из обширной выработки еще не всю породу успели взять, когда Александру Тимофеевичу предложили выступить с докладом об этом объекте на научной конференции, посвященной предстоящему эксперименту. И проходила эта конференция за океаном – в Мичиганском университете, поскольку основными заказчиками как раз и являлись физики из этого известного научного центра.

Так получилось, что и возвращение на Московский метрострой принесло Александру Тимофеевичу Редько новые контакты с миром науки. Тут имеется в виду плодотворное и достаточно длительное взаимодействие Спецметростроя и Научно-исследовательского центра «Тоннели и метрополитены», осуществлявшееся в ходе сооружения сбоек между Серебряноборскими тоннелями.

Их всего пять, но для каждой из-за разнообразия горно-геологических условий проходки на сравнительно короткой трассе потребовался свой способ закрепления грунтов. В том числе были и такие, которые на российских стройках да еще в таком масштабе не применялись.

Первопроходцам всегда труднее, но зато интереснее. Александр Тимофеевич с удовольствием рассказывает об отдельных эпизодах успешно завершённой работы:

–Сбойку №1, где в основном была глина, мы осуществили под защитой буротрубного экрана. А для следующей сбоек потребовалась особая система заморозки. Теперь уже могу сказать, что, в принципе, такое наше ре-

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

шение было достаточно рискованным. Сам-то грунтовой массив замораживался без проблем. Но у него получилась очень большая площадь соприкосновения с тубинговой обделкой автотранспортного тоннеля, внутри которого с помощью вентиляции поддерживается приемлемая для производства тоннельных работ температура. Совместно со СМУ-9 мы использовали сухой лёд и технологию, которая применяется для охлаждения поверхности ракет при их запуске. Помимо того, к месту контакта мы пристроили нечто вроде тамбура. Конечно, затраты времени и материалов получились немалые, но всё в конечном счёте оправдалось. Очень сложной в техническом отношении получилась сбойка №4. Для закрепления в ней грунта нам пришлось пробурить в общей сложности и по разным направлениям более четырех километров скважин. Считаю, что внедренная нами струйная цементация с добавлением тонкодисперсных порошков дала изумительный эффект. Вместо песка и супеси мы получили нечто вроде грунтобетона с высокими прочностными и деформационными характеристиками.

Еще до пуска в эксплуатацию Серебряноборских тоннелей говорилось, что удачно опробованные в ходе их строительства новаторские технологии будут применяться и впредь. И ждать долго не пришлось. На стене рабочего кабинета Александра Тимофеевича Редько висят чертежи будущей станции «Волоколамская». Те, кто соединил сбойками тоннели под Серебряным Бором, теперь строят первый вестибюль этой станции. Она в целом размещена выше уровня грунтовых вод. Но вот зумпфы водоотливных установок предстояло соорудить в водонасыщенных песках и супесях, то есть в условиях аналогичных сбойке №4. Вполне логично было и на «Волоколамской» прибегнуть к методу струйной цементации. Причем, обошлись удешевлённым вариантом, без микродура, так как на новом объекте водонапор слабее. А результат опять-таки, говоря словами Редько, изумительный. Грунт зумпфа до самого дна был сухим. Решено и на втором вестибюле «Волоколамской» использовать тот же приём.

Похоже, что репутация Александра Тимофеевича Редько, как первоклассного специалиста по закреплению грунтов, распространилась очень широко. Этим летом для соответствующих консультаций он ездил не куда-нибудь, а в Иерусалим.

О том, что в этом городе есть Русская духовная миссия, знают многие. О существующем при её монастыре подземном храме известно куда меньшему количеству людей. А что касается мер, какие следует принять, чтобы предотвратить обрушение храмовой пещеры, в курсе этого пока лишь сам Редько и те, кто его пригласил. Приглашение же он получил через доктора технических наук Виктора Викторовича Дмитриева из Московского геологоразведочного института. Дмитриев давно уже занимается реставрацией православных святынь, ну а с метростроевцами он связан еще больше.

Тут, пожалуй, стоит напомнить о том, что сам Редько учился на горно-геологическом факультете. И более сорока лет тому назад выбрал его, в частности, потому, что профессия обещала широкий географический выбор места работы. Что ж, к своим шестидесяти годам Александр Тимофеевич напутешествовался немало и в основном, не как турист.

Он и в свободное время не прочь поездить. На собственной машине навещал Питер. Излюбленный отпускной маршрут – на юг, с заездом на родной Дон. Там – рыбалка, да и просто погулять на степи, подышать воздухом своего детства – дорогого стоит.

Юбилейная дата воспринимается им лишь как некая промежуточная веха на большом пути. Заслуженный строитель Российской Федерации Александр Тимофеевич Редько намерен и дальше трудиться, совершенствуясь в любимом деле.

Юрий ПЕТРУНИН.

«Юный метростроевец» ждёт вас, ребята!

ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ!

Родители, а также веселые и неутомимые мальчишки и девчонки! Детский оздоровительный лагерь «Юный метростроевец» приглашает на осенние каникулы в Балабаново. Зачем тосковать в Москве в эту уютную осеннюю пору, когда дуют ветра, льют дожди, и нет уже тех теплых солнечных денечков, как летом. А в лагере не будет места для скуки и плохого настроения. Только веселье, только счастье, только радость — несмотря ни на какую погоду.

«Творческий экспресс»... Что это значит? А это, как объясняют организаторы детского осеннего отдыха, такая программа, которая включает в себя самые разные направления внешкольной досуговой деятельности. И обещают:

— За неделю каникул мы вместе с вами, ребята, совершим путешествие в вагоне метро по творческим станциям и полустанкам. Наш экспресс совершит остановки в художественной мастерской, на танцполе, в музыкальном салоне, где вы сможете проявить все свои способности. Встретитесь нам на пути и полустанок игры, и спортивный развезд, и пазл-тупи-чок. Но и это еще не все. В конце пути наш экспресс обязательно сделает остановку на аукционе талантов и самые любознательные и неутомимые смогут посетить «Лавку для творцов».

Эта смена для тех, кому приятно



Фото А. ПОПОВА



нести с друзьями навстречу ветру и познаниям. Берите, ребята, билеты на наш экспресс. Вы не пожалеете!

Как и всегда, юные метростроевцы будут проживать в четырехместных номерах. Для них будет организованно пятиразовое питание, они будут посещать сауну, бассейн, пить ароматный фиточай и кислородный коктейль. Планируется организовать экскурсию в исторический музей великого ученого-математика П.Л. Чебышева и в экзотический «Парк Птиц».

Осенняя смена начинается 1 ноября. А завершится 9-го. Цена путевки 6300 рублей. Для детей метростроевцев — 10 процентов от общей стоимости.

Подробности по телефонам:
(495) 783-59-18; (48432) 2-25-50, (906) 641-38-04.

Звоните! Пишите! Заказывайте! Отдыхайте!

МЕДВЕДЕВ Василий Сергеевич

5 октября на 84-м году жизни скончался ветеран СМУ-8, фронтовик, замечательный мужественный человек Василий Сергеевич Медведев.

Ему не было и 17 лет, когда он ушел на войну. Был сначала помощником командира взвода пулеметной роты, но уже через год служил в дивизионной разведке. Его фронтовые дороги пролегли через Белоруссию и Литву в Восточную Пруссию. Четыре ранения, два из которых тяжелые, контузия. Каждый раз врачи боролись за его жизнь, и каждый раз выходили победителями.

За свой ратный труд Василий Сергеевич награжден многими медалями, одна из которых, «За отвагу», была для него самой дорогой.

В коллективе СМУ-8 бывший воин трудился проходчиком, машинистом породопогрузочной машины. Прекрасный мастер своего дела, Василий Сергеевич участвовал в строительстве 12 станций метро, вел скоростную проходку на Замоскворецком радиусе, был душой коллектива.

Война и тяжелая подземная работа сказались на здоровье, он потерял обе ноги. Началась для Василия Сергеевича на пенсии новая жизнь — с протезами и инвалидной коляской. Но и в этой ситуации проявился характер воина-победителя, человека негибимой воли и силы: ветеран старался держаться, не падать духом, никто и никогда не слышал от него жалоб. До последнего момента он оставался бойцом. В коллективе СМУ-8 преклонялись перед его мужеством. Внимательный, добрый, приветливый, таким он и останется в наших сердцах.

У Василия Сергеевича две дочери и внук, которые всегда были рядом. Выражаем им, а также всем родным

и близким покойного искреннее соболезнование. Память о Василии Сергеевиче останется с нами навсегда.

**Администрация, профком,
совет ветеранов СМУ-8.**

ПОПОВ Лев Николаевич

С глубоким прискорбием сообщаем, что 9 октября на 77-м году жизни скончался бывший сотрудник института «Метрогипротранс» архитектор Лев Николаевич Попов.

Есть люди, которых и в больших коллективах знают все. Потому что энергия, которая исходит от них, захватывает каждого. Потому что не ощутить ее бывает нельзя.

Это была яркая, незаурядная, выдающаяся личность. Такой человек делает коллектив более значимым, обеспечивает ему уникальность. Каждый, кто хоть однажды общался с Львом Николаевичем, уже не мог его забыть никогда. Общение с ним просветляло. Он был интереснейшим, удивительным собеседником. Он удивлял и до последних дней своей жизни не переставал удивляться сам. Его энциклопедические познания в архитектуре и изобразительном искусстве, его умозаключения и неожиданные оценки всего и вся, никого не оставляли равнодушным, ни его коллег, ни людей, далеких от этой сферы деятельности.

Мы все испытали на себе его влияние. Каждый архитектор Метрогипротранса, кому посчастливилось работать в это время, когда здесь творил Лев Николаевич Попов, может считать себя его учеником. Потому что он что-то дал каждому. Не мог не дать, потому что был щедр. Он знал не только как нужно проектировать метро, но и как не надо. А это, порой, бывает важнее. Его по праву можно назвать классиком архитектуры Московского метрополитена. Еще вчера мы называли его «живой классик».



Станция

Впечатляет

Здравствуй, уважаемые сотрудники газеты «Метростроевец»! Пишет вам постоянный читатель газеты Сергей Трушин. Хочу поделиться впечатлениями о новой станции «Славянский бульвар», открытой 7 сентября этого года и ставшей по счету 177-й станцией Московского метрополитена.

Оказавшись на «Славянском бульваре», в первое мгновение вспоминаешь станцию «Красногвардейскую» с ее глубокими кессонами на своде. Но вскоре становится ясно, что это только поверхностное сходство. По своей архитектуре станция заметно выделяется среди прочих метровокзалов, построенных в последнее время. Витые решетки, лианы на путевой стене и другие украшения — это уже парижская мода начала XX столетия. «Парижский» размах — именно так можно охарактеризовать весь стиль новой станции: своеобразные овальные скамейки, украшенные витиеватыми коваными лепестками и увенчанные фонарями, надпись с названием са-



Фото А. ПОПОВА

мой станции, выполненная в стиле арт-нуво, одной из разновидностей европейского модерна.

Очень интересны и совершенно неожиданны отдельные стоящие фонари в виде высоких «стеблей» с лестницами и «цветками» — плафонами. Впечатляет освещение станции, выполненное в разных тонах с использованием разных светильников, которые придают станции неповторимый шарм.

Художник Иван Лубенников выбрал стиль арт-нуво не случайно. В московском метро уже есть пример его использования — выход станции «Киевская». Он сделан по проекту прославленного французского архи-

тектора начала XX века Эктора Гимара. Там тоже витые чугунные решетки, похожие на лианы, фонари, напоминающие кузнечиков.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Кажими еще новинками встретил меня «Славянский бульвар»? Прежде всего, я бы отметил вестибюль, у которого есть пассажирский лифт, как на станции «Строгино». К тому же интересна идея объединения станции и ве-

стибюля под одним станционным сводом. Конечно, она пришла из Харьковского метрополитена, где две односводчатые станции — «Спортивная» и «Площадь Восстания» — выполнены на основе той же конструктивной схемы: вестибюли и станционный зал перекрыты единым сводом.

У станции два, совершенно непохожих друг на друга по конструкции, оригинальных вестибюля — восточный и западный. Но только один из них, западный, имеет трехленточный эскалатор.

Станция удачно вписалась в окружающий ландшафт. Она преобразила местность, знаменитую своим яблоневым садом. Буквально в нескольких метрах от наземных выходов «Славянского бульвара» проходит линия железной дороги Белорусского направления. И хочется надеяться, что в скором времени здесь появится новая железнодорожная платформа. Безусловно, она была бы очень удобна пассажирам, тем более, что просторный вестибюль «Славянского бульвара» уже имеет выходы по обе стороны железной дороги.

Сергей ТРУШИН.

А сегодня его не стало.

Он был новатором и всегда шел немного впереди. Это был вулкан идей. Как жаль, что не всё он смог осуществить. И не только потому, что всё в этом мире имеет свой срок. Просто до обидного мало и очень медленно строили. Но и за то время, что было ему отпущено, он оставил ярчайший след в архитектуре московского метро. И как бы ни развивалась дальше метростроение, его «Бабушкинская», «Нахимовский проспект», «Орехово», «Площадь Ильича», «Боровицкая», «Римская», «Московская» в Праге навсегда останутся в череде лучших станций, потому что над настоящей архитектурой время не властно. Потому что со временем понимаешь их еще лучше, видишь то, чего не заметил сразу, а он, оказываясь, знал это с самого начала.

Лев Николаевич Попов. Архитектор. Великий архитектор, настоящий. Мы всегда будем помнить о нём.

Коллектив ОАО «Метрогипротранс».

КУНАШОВ Константин Иванович

На 95-м году жизни после продолжительной болезни скончался ветеран Метростроя, бывший механик участка Управления спецработ Константин Иванович Кунашов.

Всю свою трудовую жизнь, а это пятьдесят пять лет, Константин Иванович отдал Метрострою. Начинать слесарем на первой очереди, на шахте № 7-8. Принимал участие в сооружении многих станций метро, жилых домов и других объектов гражданского назначения. Он был умелым и грамотным руководителем, рационализатором, учителем и наставником, который воспитал и дал путевку в жизнь многим молодым рабочим.

Константин Иванович пользовался заслуженным уважением в коллективе. Его добросовестный труд отмечен правительственными наградами. Были у

него и Почетные грамоты, поощрения. Память о первопроходце метро Константине Ивановиче Кунашове навсегда сохранится в наших сердцах. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного.

**Администрация, профком,
совет ветеранов
ЗАО «УСР Мосметростроя».**

ГОНЧАР Андрей Анатольевич

Умер Андрей Гончар. Многим метростроевцам-«афганцам» знакомо это имя. Участник войны в Афганистане, служил в охране посольства в Кабуле. Придя на Метрострой после службы, попытка и здесь сохранить ту атмосферу боевого братства, которая объединяла ребят на войне. В восьмидесятые годы коллектив насчитывал порядка 350 воинов-«афганцев» — и в этом была его заслуга.

Андрей Гончар работал заместителем секретаря комсомольской организации Метростроя, а с 1989-го — в «Контингенте», в организации, которая была призвана объединять прошедших войну ребят, оказывать помощь и поддержку инвалидам, семьям погибших... И то, что многие вчерашние солдаты стали успешно трудиться в коллективах Метростроя, получать жильё — всё это тоже без его участия.

Умный, грамотный, он получил два высших образования: строительное и экономическое. Инициативный, обязательный, человек слова и дела — в нём было столько энергии! Он любил ребят и старался построить работу по-новому, лучше. Ненавидел подлость и предательство.

Андрей Гончар пользовался заслуженным авторитетом и уважением не только у «афганцев», ему приходилось тесно сотрудничать с представителями различных организаций Москвы. Со

временем, возможно, он стал бы крупным руководителем, смог бы сделать еще немало больших и нужных для «афганцев» дел. Но он ушел от нас так неожиданно рано. Те, кто знал Андрея, сохраняют о нем добрую память. Он был достойным человеком, отзывчивым и понимающим, неравнодушным к чужим проблемам и бедам.

Выражаем глубокое соболезнование семье Андрея Гончара: его маме, жене, двум сыновьям, всем родным и близким. Мы скорбим вместе с ними. Будем помнить Андрея всегда.

**Т. Муковозова, А. Матвеев,
А. Ваваев.**

СЛОНОВ Константин Павлович

На 78-м году жизни скоропостижно скончался ветеран УСР Константин Павлович Слонов.

На Метрострой Константин Павлович пришел в 1948 году. Начинать рядовым рабочим-мраморщиком, затем стал бригадиром, первоклассным специалистом. Он трудился на многих станциях метро, участвовал в оформлении станции «Московская» в Праге. Активно занимался общественной работой. Любил спорт. Оптимист по натуре, в трудную минуту он умел поддержать товарищей. И сейчас в коллективе трудятся его ученики, с которыми он делился опытом, знаниями.

За многолетний и добросовестный труд Константин Павлович был отмечен орденом Ленина и другими наградами. До последнего времени он не терял связь с коллективом. Мы будем помнить Константина Павловича — хорошего человека, товарища, семьянина.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким Константина Павловича Слонова.

**Администрация, профком,
совет ветеранов
ЗАО «УСР Мосметростроя».**

**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.

**И.о. редактора
Ю.Я. ПЕТРУНИН**

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 8.04.2008 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2565

Заказ № 2659