

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

СОСТОЯЛАСЬ ПОСЛЕДНЯЯ СБОЙКА

В воскресенье, 6 сентября, когда москвичи праздновали День города, участок Виталия Суворова из ТО-6 преподнес столице отличный трудовой подарок – он благополучно завершил щитовую проходку левого перегонного тоннеля между станцией «Волоколамская» и рампой метромоста через Москву-реку. Длина этого тоннеля – 290 метров, он проложен под большим количеством коммуникаций, в том числе – под железной дорогой Рижского направления и Волоколамским шоссе. Состоявшаяся сбойка означает, что на всем втором пусковом участке Митинско-Строгинской линии построены все тоннели закрытого способа работ.



Фото В. БОНДАРЕВА.

ФИНИШ НАМЕЧЕН НА КОНЕЦ СЕНТЯБРЯ

На юго-восточном конце Люблинской линии приближается к финишу проходка правого перегонного тоннеля между станциями «Шипиловская» и «Борисово», которую с помощью «Херренкнехта» ведет участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001». За август проходчики смонтировали 108 колец обделки. На сентябрь участку запланировано 114 колец, и ровно на столько остается продвинуть тоннелепроходческий комплекс до его выхода в демонтажную камеру.

ПУТЕВОЙ БЕТОН УЛОЖЕН ДО «АШАНА»

За неполную первую неделю сентября участок Ивана Ретюнского из ТО-6 уложил путевой бетон на последних 87 метрах левого перегонного тоннеля, проложенного участком Виктора Попова в Мяскинской пойме с помощью «Ловата». Всего там забетонировано 1358 метров пути.

Столько же теперь остаётся сделать в правом перегонном тоннеле на его отрезке от станции «Мяскино» до торгового центра «Ашан». И план на сентябрь по укладке в нем путевого бетона составляет 600 метров.

«Метростроевец» на 2010 год

Первого сентября началась подписка на первое полугодие 2010 года.

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.

Перед второй рампой

Участок Владимира Павловича Купряшкина из СМУ-6 продолжает строить под улицей Мневники двухполосный съездной тоннель, по которому от Звенигородской магистрали будет отводиться часть автомобильного потока, направляющегося от Серебряноборских тоннелей, от Живописного моста в сторону центра мегаполиса.

Для этого объекта выбран открытый способ работ. Следовательно, в конкретных здешних условиях последовательные действия механизаторов и строителей возможны только при полном или частичном перекрытии движения по Мневникам. Вариант полного перекрытия оказался вообще неприемлемым из-за значительной транспортной загрузки улицы и поэтому метростроевцы преодолевали её в два приёма.

Возможность приступить ко второй половине тоннеля они получили только в начале лета, хотя были готовы к этому ещё в апреле.

В первых числах августа общая ситуация здесь сложилась такая: въездная рампа и большая половина тоннеля были в конструкциях готовы, а 36-метровый остаток тоннельной трассы существовал только лишь в виде котлована с оклеенной гидроизоляцией подготовкой лотка. Никаких стен, не говоря уж о перекрытии, и в наметке не было. И представлялось маловероятным к концу месяца достроить тоннель, доведя его конструкции до начала выездной рампы, обозначенного свайным ограждением котлована. Тем не менее, коллективу участка удалось решить эту непростую строительную задачу.

— Сначала здесь, на площадке, прошло рабочее совещание, — рассказывает Владимир Павлович Купряшкин, — с участием руководства



Въездная рампа на обочине улицы Мневники.



Фото А. ПОПОВА

Бригадир изолировщиков А.Н. Тарабрин и А.В. Саталкин.

СМУ и начальника комплекса Андрея Станиславовича Непомнящего. Составили один график, потом второй. Расписали всю предстоящую работу на полтора десятка пунктов и максимально ужимали сроки их

осуществления. И в дальнейшем предпринимали все усилия, чтобы выдержать жесткие сроки, от которых в конце концов зависит возобновление движения по всей ширине улицы. Правда, нам один дополнительный день сверх графика все-таки потребовался, но и даже с учётом этого сделанное участком за один месяц впечатляет. При обычных темпах на такой объём бетонирования ушло бы дней на 10 больше.

2 сентября бетонное перекрытие тоннеля ещё набирало прочность, вся опалубка оставалась на месте. Спустившись в узкий проём между краем перекрытия и сваями ограждения котлована, мы очутились в густом лесу опор, держащих на себе опалубку и всю тяжеловесную

Они заготавливают арматуру: С.В. Лихарев, П.П. Лутохин, А.С. Евтушенко, В.Н. Шестаков, А.А. Кременицкий.



Начальник участка В.П. Купряшкин и механик участка А.С. Попков.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

массу перекрытия. Как сказал Купряшкин, на последнюю заходку по нему ушло более пятисот кубов бетона. И укладывать его надо было без каких-либо перерывов, в режиме нон-стоп.

На вопрос о том, кто с наилучшей стороны показал себя за последние напряженные недели, Владимир Павлович сразу начал перечислять:

— Это слесари Раиса Замалиева, изолировщики Александра Тарабрина, плотники Петра Стручкова, бетонщики Василия Сукайло, арматурщики Александра Щепетина, Виктора Шумова, Александра Зубрилкина, Владимира Ципляева. И надо еще назвать маркшейдеров, возглавляемых Надеждой Пантелеевой и Дмитрием Синицей. Короче говоря, весь коллектив участка подтвердил свою высокую квалификацию.

Потом Купряшкин все-таки счел нужным особо выделить бригаду Александра Щепетина, которая специализировалась на заготовке арматуры. За месяц она переработала 200 тонн стержней, обеспечив при этом высокое качество и минимум отходов.

Сфотографировать отличившегося бригадира в тот день не было возможности — он находился в от-

Окончание на стр. 3



И в домашнем альбоме хранится фотокопия нашей судьбы...

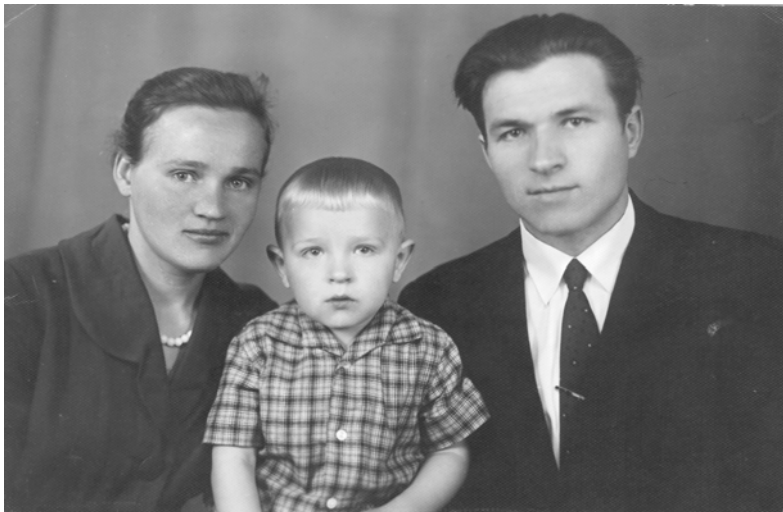
Недавно свой пятидесятилетний юбилей отметил наш генеральный директор Виктор Петрович Хрусь. Не прошло и месяца, а в коллективе уже новый юбиляр — Вячеслав Дмитриевич Андросов, родившийся в том же 1959 году, 8 сентября. Вся его трудовая жизнь, а это двадцать восемь лет, связана со СМУ-4. Последние девять — он заместитель главного инженера.

В коллективе многие помнят его начальником участка № 3, а кто-то и мастером. Первой станцией нашего юбиляра была «Нагорная». А дальше — «Нахимовский проспект», «Орехово», «Боровицкая», «Тверская», «Цветной бульвар», «Волжская», «Люблино», «Дубровка»... Более двадцати станций. Он участвовал в сооружении многих объектов гражданского строительства: Олимпийской деревни для юношеской Олимпиады в Москве, общеобразовательной школы в Мытищах, жилых домов для метростроевцев. Вячеслав Дмитриевич грамотный специалист, опытный руководитель, порядочный, общительный человек. Последние годы он курирует монтажные работы на строительстве городских транспортных объектов, а это тоннельные развязки 3-го транспортного

С родителями.



В первый раз в первый класс.



Ученик 463-й московской школы Вячеслав Андросов с классным руководителем Мариной Георгиевной Подшибякиной.

кольца — Кутузовская и Гагаринская, тоннели в Лефортове, железнодорожные тоннели к аэропорту Внуково, северо-западные транспортные тоннели под Серебряным Бором. Вот где пригодился огромный производственный опыт, приобретённый им на метростроении!

Общезвестно, что ни один даже самый одарённый музыкант не станет виртуозом, лётчик — асом, а учёный — нобелевским лауреатом без школы, без кропотливого тру-

да и целеустремлённости. Метрострой, и это тоже общеизвестно, как раз и есть школа жизни. Кропотливого труда тут предостаточно, а без целеустремлённости вообще делать нечего. О том, как становятся настоящими метростроевцами, в нашей газете рассказывалось немало. Вячеслав Дмитриевич Андросов — один из достойных представителей метростроевской школы. И пусть сегодня фотографии из личного архива еще раз напомнят юби-



Первый пробный поезд, первый пуск... Все это было на «Нагорной», где недавний выпускник Московского горного института Вячеслав Андросов (в центре) работал мастером.

ляру о прежних годах. А комментарии станут для читателей путеводителем...

Семейный снимок почти полувековой давности — вот таким был когда-то наш юбиляр:

— Я родился в Москве. Мои родители, Александра Васильевна и Дмитрий Николаевич Андросовы, строители. Мама давно на пенсии, но по трудолюбию, даже несмотря на возраст, ей нет равных. А папа всё ещё работает, что не позволяет ему лениться, а значит, некогда и хандрить.

Первый раз в первый класс. У многих в семейных альбомах есть фотографии школьной поры...

— Я учился в московской средней школе № 463, где и получил среднее образование. Моим классным руководителем была Марина Георгиевна Подшибякина, преподаватель русского языка и литературы, но мне больше нравились технические предметы — физика, математика, геометрия. Круглым отличником не был, но учителя были сильные, а знания заложены такие, что потом Московский горный институт окончил с красным дипломом.

После 8 и 9 классов мы ездили от школы на 2 месяца в трудовой лагерь в Крым, в район Севастополя. Тогда я в первый раз увидел море, и был просто очарован.

В школьные годы занимался спортивной гимнастикой, имел спортивные разряды, в дальнейшем всё это очень пригодилось в жизни. Ещё я хорошо стрелял, за что получал награды, занимался пожарно-прикладными видами, добиваясь призовых мест по Москве.

В Московском горном учился легко, помогал друзьям, время было

весёлое и интересное. Недаром многие считают студенческие годы самыми счастливыми в жизни.

Осенью, в составе студенческого отряда, выезжал на уборку урожая. На здоровье не жаловался и, чтобы не собирать картошку в поле, грузил мешки в машины, в день по несколько тонн.

Моя учебно-производственная практика проходила в районе Эльбруса на шахте «Студенческая». Кругом горы. Горная река, а мы прокладываем трубопровод диаметром 159 мм. И красота пейзажа, и профессиональные навыки остались в памяти на всю жизнь.

Благодаря успешной учебе меня направили на практику в Польшу, на месяц. В группе было 10 человек. Первый выезд за границу тоже не забываем. Представьте, кока-кола и джинсы — в свободной продаже, в Москве в то время все это было недоступно. Но, конечно, наибольшее впечатление произвело путешествие по стране, экскурсия на соляные шахты в горах, и особенно — посещение Освенцима.

После института я распределился на Московский метрострой, в СМУ-4.

Отсчет своих станций Вячеслав Дмитриевич, как уже было отмечено выше, начал с «Нагорной»... Черно-белая фотография, пусть и не очень качественная, напоминающая о том добром времени, когда...

— И первый пробный поезд, и первый пуск... И работа с таким дружным, сплоченным коллективом, как комсомольско-молодежная бригада Юрия Николаевича Федотова, в которой были исключительно способные и ответственные ребята. Кстати, и Юрий Нико-

лаевич, и Дмитрий Сергеевич Лавренков, в ту пору электросварщик, до сих пор работают в СМУ-4 на участке № 1. Дмитрий Сергеевич — горный мастер, когда необходимо, заменяет начальника участка Виктора Альфредовича Борка.

Сам я начинал трудиться под руководством Петра Владимировича Быченкова, который и сегодня в строю. Зрелый, опытный человек, он окружил меня заботой и вниманием, за что ему моя огромная благодарность. Мы вместе ездили по строящимся объектам, я знакомился с людьми, постигал основы будущей профессии. Мастерами на участке Петра Владимировича работали в то время настоящие корифеи метростроения Николай Петрович Овсий, Петр Сергеевич Петров, Николай Сергеевич Лозинцев. Эти люди обладали огромным жизненным и профессиональным опытом, и, что самое важное, щедро делились с нами, молодыми, секретами мастерства. В дальнейшем мне пришлось поработать и с таким замечательным человеком, как Леонид Борисович Патрики. И когда начальник участка № 3 ушел на заслуженный отдых, я принял коллектив. Невозможно не назвать имя легендарного на Метрострое монтажника, горного мастера Георгия Яковлевича Хаустова, человека полного неукротимой энергии и высочайшей ответственности за порученное дело.

Теперь уже позади десятки станций... И всегда сокращенные сроки, предпусковые напряженные дни, каждый — до позднего вечера и практически без выходных. Но всегда — огромный энтузиазм и гордость за результаты своего труда.

В 1988 году состоялась первая заграничная командировка. Вячеслав Дмитриевич в качестве консультанта по монтажу вентиляторов ВОРД выехал в Польшу. Варшавское метро удивило его...

— Высокая строительная готовность метростроевских сооружений. В самом деле, строителей в тоннеле нет, работают одни монтажники.

В 2000 году вместе с начальником СМУ-4 Виктором Петровичем Хрусьем и двумя представителями ВО «Машиноимпорт» я был командирован в Германию на фирму «TLT-TURBO GmbH» для инспектирования производства оборудования, предполагавшегося в качестве основной вентиляции Гагаринской транспортной развязки. Эти огромные вентиляторы весом



Виктор Петрович Хрусь и Вячеслав Дмитриевич Андросов в Германии.

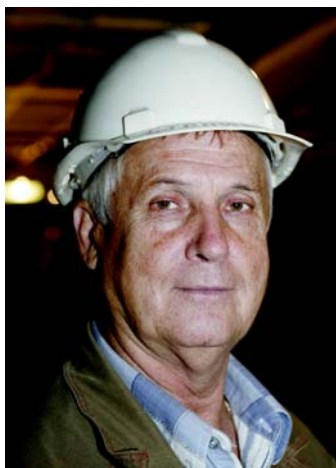
Маршрут его жизни

Для встречи с Василием Григорьевичем Семуньковым на его нынешнем рабочем месте надо было сначала проехать на метро от «Цветного бульвара» до «Планерной» (с пересадкой на «Чеховской»), а уж потом с помощью наземного транспорта добираться до Митина. А по ходу встречи, связанной с предстоящим 60-летием Семунькова, выяснилось, что все три упомянутые станции метро конкретно вошли в трудовую биографию юбиляра.

Вообще-то, для человека, проработавшего на Мосметрострое 37 лет, да еще в такой незаменимой организации, как УСР, в подобном совпадении нет ничего удивительного. Конечно, отделочники у нас вездесущи, но ведь в их управлении имеется далеко не один участок. Те без малого два десятка станций, в сооружение которых Василий Григорьевич внёс личный вклад, вполне могли распределиться и по другим линиям. Но вышло именно так, как вышло...

На строительстве «Планерной», открытой в 1975 году, Семуньков был еще слесарем. И запомнилась ему эта станция больше обстоятельствами личного характера. Будучи уже семейным человеком, он сочетал работу с учебой в институте. Заочное студенчество давалось нелегко. Времени на все дела не хватало. Выручала воля, а также внутрисемейная взаимопомощь и... дух соревнования. Маша, жена Василия, начала путь к высшему образованию раньше мужа, девушечко в армию не призывали. И перед ним стояла четкая цель — сравняться с супругой по социальному статусу. Задуманное вполне удалось. Василий получил диплом инженера уже через шесть лет после демобилизации.

К моменту пуска «Чеховской» в 1987 году Семуньков накопил немалый опыт как механик участка. Много



Опора механической службы участка И.В. Зеленева на станции «Митино»: слесарь С.А. Колесов, механик В.Г. Семуньков, бригадир Н.Р. Силин.



Фото А. ПОПОВА

ему дала работа под непосредственным руководством замечательного знатока отделки Виктора Михайловича Будаева. Впервые судьба свела их еще на строительстве станции «Беляево», а потом, в 80-е годы, пришло время целой череды станций Серпуховско-Тимирязевской линии, проведенной тогда с южной окраины Москвы почти через самый ее центр. В их ряду «Чеховская» выделяется для Семунькова тем, что на ней ему довелось впервые организовывать монтаж водозащитного зонта из стеклопластика. Эта новинка, конечно, существенно упростила отделочные работы по своду станции, а механику, естественно, добавила новых забот.

С «Цветным бульваром» связаны совсем другие воспоминания. Там из-за проблем с поставкой тюбингов на несколько месяцев задержалась проходка, и отделочники очень поздно получили фронт работ. К тому же в перестоявшем положенный срок наклоне начались течи, так как стал таять его ледовый защитный контур. В связи с

этим и начальнику участка, и всему коллективу, включая механическую службу, пришлось осенью 1988 года действовать в авральном режиме.

И кто теперь из десятков тысяч пассажиров, ежедневно пользующихся такой нужной станцией, задумывается о том, чего стоило её создание? Но подземная красота, даже неосознанная, все-таки благотворно влияет на их настроение. А отдельные гости столицы по-прежнему задерживаются у большого витража в аванзале, выискивая там «замаскированные» среди цветов фигуры знаменитых клоунов...

Замечено, что сами отделочники, как правило, почти не дают оценку готовым станциям. Однако всякого правила бывают исключения. В 1983 году метростроевцы подарили городу целый Серпуховский радиус — было сдано сразу восемь станций. И Александр Иванович Мышенков, являвшийся тогда главным инженером УСР, высказал через «Метростроевец» такое мнение: «Самая трудная и самая красивая на радиусе — «Чертановская».

Это детище архитектора Н.А. Алё-

На даче с дочерью Оксаной и внуком Сергеем.



С женой Марией Михайловной в Петродворце.



Перед второй рампой

Окончание, начало на стр. 1

пуске. Но временно исполняющий его обязанности Андрей Кременицкий нашел необычные слова, чтобы представить своего товарища:

— Наш Александр Сергеевич умеет объёмно мыслить — сразу в трех измерениях.

Механик участка Анатолий Сергеевич Попков присоединился к начальнику в общей оценке коллектива, а от себя добавил:

— Бригада Раиса Замалиева, действительно, оказалась на высоте. Отдельной благодарности заслуживают наши сварщики — Фёдор Ас-

фандияров, Владимир Невзоров, Олег Некрасов, Нусрат Пашаев. Это первоклассные мастера своего дела. С ними можно построить всё, что угодно. Было бы только финансирование...

Последнее замечание, выходит, актуально и для дорожного строительства. Купряшкин рассказал, что месяца три тому назад на улицу Мневники приезжали представители нашего УСР — примерялись, как можно приступить к отделке краспаном стен готовой части тоннеля. Однако выяснилось, что средства на это еще не выделены.



Лес опор в конце тоннеля.

Известно, что редко какой метростроевский объект обходится без усложняющих общую задачу подземных сюрпризов. Не стал в этом смысле исключением и тоннель под Мневниками. На пути строителей была трасса кабеля на 110 киловольт, для прохода под которой долго не было окончательного технического решения. А когда документация пришла, стало видно, что в месте пересечения серьезно меняется конструкция перекрытия — появляются дополнительные балки. Еще одно осложнение было связано с тем, что на последних десятках метров котлован, отрытый для тоннеля, проходит неподалеку от бензоколонок. Поэтому специалисты Метрогипротранса решили, для большей надежности, четыре расстрела перед началом бетонирования стен не убирать. Строители переделали около них соответ-

Маркшейдеры: Н.И. Ольшанникова, Д.Е. Сеница, Н.К. Пантелева, И.Г. Яровая, Р.В. Ворганов.



СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО

шиной, строителей СМУ-8 и участка В.М. Будаева из УСР и по сей день справедливо считается одним из шедевров московского метро. Механику будаевского участка В.Г. Семунькову приятно сознавать свою прямую причастность к высоким стройным колоннам «Чертановской», к её облицованным коелгой вогнутым путевым стенам, к своду с куполами.

Когда у человека за плечами есть нечто подобное этой станции, или, например, второму выходу «Маяковской», он вправе считать, что шёл и идет в своей жизни верным путём.

Родился Василий Григорьевич в Скопинском районе Рязанской области. Оттуда же родом его жена Мария Михайловна. Более того — они учились в одной школе. За годы совместной учебы хорошо пригляделись друг к другу. Зародившееся в те годы чувство взаимной симпатии переросло в любовь на всю жизнь. Объединяет супругов и общая сфера деятельности. Мария Михайловна долгое время работала в Сокольническом ремонтно-строительном управлении. Теперь — ведущий инженер-сметчик в другой организации, но примерно того же профиля. По стопам родителей, но с уклоном в экономику, пошла дочь Оксана.

Для главы семейства путь на стройку получился не таким прямым, хотя и коротким. Отец Василия был водителем, мать работала на железной дороге. Сам он после школы пошел на один из местных заводов слесарем. В армии выучился на антенного механика. После демобилизации поехал в Москву, чтобы присмотреться к столице, пообщаться с друзьями-земляками.

— Они раньше меня отслужили в армии, — вспоминает далекое уже время Василий Григорьевич. — Один в московскую милицию устроился, второй ещё куда-то. Стали ребята меня знакомить с городом. После прогулки по Красной площади пошли мы по улице Куйбышева, а там увидели вывеску Управления Мосметростроя. Оттуда меня и направили в УСР.

Дружная семья отделочников сразу понравилась новичку. По душе ему пришлось и чудесное преобразование подземных конструкций в настоящие дворцы. Теперь он за свой многолетний добросовестный труд отмечен многими грамотами и медалью «В память 850-летия Москвы». В УСР у Семунькова давно сложилась репутация одного из самых надежных механиков.

Хорошо об этой черте характера юбиляра сказал главный инженер УСР Анатолий Степанович Петренко:



Фото П. СЕМУНЬКОВА

В.Г. Семуньков, О.Н. Мельников и А.С. Петренко на строительстве второго выхода «Маяковской».

— Василий Григорьевич очень ответственный человек. Если ему что-то поручишь, то можешь быть уверенным на двести процентов, что всё будет сделано, как надо. К сожалению, таких грамотных и добросовестных специалистов у нас осталось мало.

А еще главный инженер отметил высокую контактность Семунькова, который пользуется заслуженным авторитетом и среди ИТР, и среди рабочих.

Конечно, встреча на объектах с теми, с кем Василий Григорьевич начинал свой метростроевский путь, маловероятна. Все же произошла смена поколений. Но в слесарной бригаде Николая Романовича Силина, занимающейся сейчас монтажом декоративных панелей на путевой стене станции «Митино», есть люди, знающие механика лет 20 и больше. Сам бригадир познакомился с ним перед пуском «Южной», а это было в 1983 году. И вот общее мнение бригады о Семунькове: отзывчивый человек, знающий инженер, умеющий организовать работу «по уму».

Игорь Владимирович Зеленев начальником участка отделочников стал в 2000 году и с тех пор периодически взаимодействует с Василием Григорьевичем, которого то для усиления механической службы посылают, то для замены ушедшего в отпуск или уволившегося специалиста. В этот раз на «Митино» Семунькова направили после того, как был отложен пуск «Достоевской». И Зеленев теперь говорит, что совершенно уверен в своих тылах по механической части. А участку еще предстоит непростой этап — отделка многочисленных выходов, часть из которых еще и не открыта. Значит, опыт механика будет востребован в полной мере.

Юрий ПЕТРУНИН.



Механическая служба участка: Р.Ш. Замалиев (бригадир), М.И. Загудаяев, В.А. Невзоров, В.А. Попов (сменный механик), О.В. Некрасов, В.А. Улизко, Н.С. Пашаев.

ствующим образом опалубку. На всё это, конечно, тоже ушло дополнительное время. А обрезать эти четыре трубы будут, когда вся конструкция тоннеля приобретет необходимую прочность.

В принципе, на стройплощадку уже можно было приглашать механизаторов для начала работ по ограждению котлована под вторую рампу — для выезда из тоннеля. Но там еще не переложена такая важная коммуникация, как газопровод. Купряшкин надеется, что в течение сентября это последнее препятствие будет убрано и участок смо-

жет приступить к завершающей — открытой — части своего тоннеля. А пока основные его силы сосредоточены на первой рампе и на перекладной плите от нее к дорожному полотну Мневников. Изолировщики по бокам открытой части тоннеля выклеивают изопластом основание для банкеток, а плотники для них же готовят опалубку. Потом придет очередь гидроизоляции основной дорожной полосы. А когда эту гидроизоляцию строители защитят слоем бетона, появится фронт работ для дорожников.

Юрий ПЕТРУНИН.

И в домашнем альбоме хранится фотокопия нашей судьбы...



Окончание, начало на стр. 2

более 30 тонн и были в дальнейшем успешно смонтированы силами СМУ-4, причём в достаточно сложных условиях. Их приходилось устанавливать в уже полностью построенных сооружениях, а крупногабаритная активная часть вентиляторов поступает с немецкого завода в сборке, и возможность её частичной разборки при

доставке до места установки полностью исключалась.

При проведении испытаний в тоннеле вентиляторы работали безукоризненно. И когда впоследствии встал вопрос о заказе вентиляторов для Серебряноборских тоннелей, предпочтение было отдано фирме «TLT-TURBO».

Во время командировки удалось посетить всемирно известный

Адлер. Красная поляна. 1988 год.

Монтажники СМУ-4 — Александр Дмитриевич Брехов, Александр Николаевич Виноградов, Георгий Святославович Кумаритов и Вячеслав Дмитриевич Андросов — в Бухаре. 1990 год.

Кёльнский собор и международную выставку в Ганновере.

Вячеслав Дмитриевич, и это видно из его рассказов, выезжая за пределы Москвы по служебным делам, тем не менее, не забывал и о духовном, посещая значимые исторические места. А что уж говорить об отпуске...

— 1988 год. Адлер, пансионат «Весна», построенный Московским метростроем с участием СМУ-4. Путёвка на 24 дня, 12 из которых — обязательный турпоход на Красную поляну. Горные реки, озёра, водопады, прекрасные виды. Здесь впервые летел на вертолёт. И сюда же вернулся через 16 лет... Канатная дорога на хребет Аибга. Утреннее купание в море,



снег под ногами в полдень, и вновь вечернее тёплое море. Сказочные впечатления!

Крым, Новый свет, завод шампанских вин, второй после «Абрау-Дюрсо». И опыт по выращиванию винограда на своём садовом участке... По осени собирал гроздья спелого, вкусного винограда.

Вряд ли бы я сам когда-нибудь собрался в Бухару и Самарканд. Эта удивительная поездка состоялась благодаря профсоюзному комитету СМУ-4. А еще мы все вместе, своим дружным коллективом, выезжали в Ташкент, Бишкек, Киев, Ленинград, Самару, Нижний Новгород, Тбилиси, Минск, Юмалу,



Красная Поляна. 2004 год.

Ригу, побывали в городах Золотого Кольца России, путешествовали даже на теплоходе до Углича и обратно. Впечатлений осталось столько, что обо всем и не расскажешь!

Считаю, что хороший отдых необходим, но очень хочется, чтобы у всех нас была не просто интересная работа, а много работы.

Остается пожелать нашему юбиляру, Вячеславу Дмитриевичу Андросову, исполнения всех его желаний. А также счастья, здоровья и дальнейших успехов во всех его делах.

Марк ЦИРИК.

День знаний — День памяти

1 сентября 2009 года... Этот первый учебный день надолго запомнится учащимся 2-го учебного подразделения колледжа Метростроя № 53 имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова. Он запомнится и многочисленным гостям, приехавшим к нашим ребятам, чтобы поздравить и пожелать им успешной учебы, поучаствовать в торжественной линейке, посвященной Дню знаний и Дню памяти.

В их числе — руководитель совета ветеранов 1-го гвардейского танкового Донского корпуса Василий Пантелеевич Мруг, заместитель председателя совета ветеранов Ярославского района Владимир Николаевич Бубнов, председатель Российского союза семей военнослужащих, погибших в Афганистане и других локальных конфликтах, Надежда Александровна Макарьева, председатель Комитета семей военнослужащих, погибших в Афганистане и других локальных конфликтах, по Северо-Восточному административному округу, Зоя Ивановна Алфимова, руководитель общественной организации «Афган-Метрострой» Виктор Александрович Кордубан.

По традиции в этот день колледж посетили родственники наших бывших выпускников, погибших в Афганистане и Чечне: Татьяна Владимировна Киреева, сестра кавалера ордена Мужества Ивана Павлюкова, Асия Каимовна Минаева, мама Анд-



Аллея и стела Памяти.

С приветственным словом и напутствием к учащимся обращается Н.А. Макарьева.

Метростроевец, ветеран афганской войны В.А. Кордубан и заместитель директора, руководитель 2-го учебного подразделения колледжа А.А. Родонич.



удалось реализовать лишь в этом году. 8 мая, накануне Дня Победы, ветераны Великой Отечественной и локальных войн, родственники погибших выпускников и учащиеся



У стелы Памяти Александра Иосифовна Сидорова, Асия Каимовна Минаева, Надежда Александровна Макарьева, Татьяна Владимировна Киреева, Виктор Александрович Кордубан, Зоя Ивановна Алфимова, Иларион Тихонович Рыбаков.

В День знаний в колледж приехали ученики 8-го класса школы № 1094 и их классный руководитель (вторая слева) И.Н. Струкова.



колледжа посадили на территории 8 (по числу погибших) молодых деревьев — зелёных туй. К 1 сентября проложили тропинку вдоль посадок, разбили клумбы, установили именные таблички возле зелёных деревьев, соорудили стелу с цветным панно и выложили возле нее гранитными плитами площадку.

Гости торжественной линейки, учащиеся и ученики дружественной нам 1094-й школы со своим классным руководителем Ириной Николаевной Струковой возложили к стеле цветы и сфотографировались на память. Кстати, в их школе тоже открыт замечательный музей «Афганистан

— ты наша боль», которым руководит З.И. Алфимова.

Аллея Памяти, созданная коллективными усилиями, станет местом поклонения. ПОМНИМ ВАС... Эти два коротких и ёмких слова написаны на стеле. И это — напоминание всем нам о высочайшей жертвенности тех, кто отдал свои жизни за Родину.

А в будущем каждое памятное деревце аллеи Памяти будет закреплено за учащимися, показывающими отличные результаты в учёбе.

Иларион РЫБАКОВ,
руководитель музейного
комплекса колледжа
Метростроя № 53.

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 8.09.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2416 Заказ № 1943