

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ОТДЕЛКА «МАРЬИНОЙ РОЩИ»

На станции «Марьино Роща» участок Александра Шишкина из УСР собрал передвижные леса для монтажа зонтов в левом станционном тоннеле и в среднем зале. Отделочники уже начали сверлить в сводах отверстия под крепёж. Но сами карты зонтов на 943-ю шахту еще не поставили.

В это же время участок Юнира Юсупова из СМУ-1 сдал отделочникам 50 метров левой путевой стены для облицовки цоколя гранитом. В ближайшие дни камнетесы получат возможность приступить к укладке гранитных плит на платформе станции.

БЕТОН В КОНСТРУКЦИИ КАССОВОГО ЗАЛА

Участок Камиля Маматказина из СМУ-8 продолжает строительство вестибюля станции «Достоевская». В субботу, 6 февраля, он закончил бетонирование на уровне кассового зала и начал монтировать подмости для установки опалубки его перекрытия.

СДЕЛАНА ПОЛОВИНА БЛОКОВ

Расположенный в городе Покров Владимирской области новый завод железобетонных изделий, обеспечивший высокоточными блоками проходку с помощью «Ловата» правого перегонного тоннеля на трассе нижегородского метро, поставляет теперь участку Сергея Мерзликина из СМУ-8 железобетонные блоки для левого перегона.

К 8 февраля покровский завод уже изготовил блоки практически на половину нового тоннеля — 454 кольца при общей потребности в 914 колец. При этом блоки для 300 колец отгружены в Нижний Новгород, и проходчики располагают их запасом, превышающим половину месячной программы.

КОТЛОВАН ДЛЯ ПОДСТАНЦИИ



На стройплощадке 946-й шахты, рядом с вентстволом, вырыт котлован, в котором силами участка Палико Джанашии из СМУ-2 будет построена трехуровневая понизительная подстанция пусковой линии. Не дожидаясь выемки грунта по всей площади, строители в готовой части котлована ведут бетонные работы.

Острые углы подземных тупиков

Строго говоря, еще не вся проходка на 946-й шахте завершена, но этот момент очень близок. Пока остается в числе действующих забой в правом перегонном тоннеле, который по проекту должен был удалиться от креста шахты на 100 метров. И он сейчас продвинут почти до самой границы пускового центрального участка Люблинско-Дмитровской линии. Во всяком случае, монтаж последних пяти колец, надо полагать, обойдется без дополнительных проблем. Геологические условия и на заключительных метрах лучше не станут. Водонасыщенная глина как не давала раньше расслабиться, так и до самого финиша не даст.

Однако задолго до настоящего момента основное внимание руководителей строительства было направлено на камеры съездов. Сначала на очень непростую проходку этих выработок с меняющимися диаметрами (от 5,5 до 10,5 метра), а потом на сопряжение тупиковых тоннелей с перегонными и с самими собой. По схеме тупиков, принятых для «Марьино Рощи», надо оформить три так называемых «утюга» — три острых угла, под которыми соединяются тоннели.

В правой и в центральной группах камер съездов, «утюгами» занимаются и занимаются субподрядчики из СМУ-2. В левой группе работают сами генподрядчики, строители из СМУ-8, представленные на тупиках участком Романа Александровича Устрижницкого.

По дороге к левому «утюгу» вспомнилась осень прошлого года, когда после затишья длиною в несколько месяцев на шахту стала возвращаться деятельная жизнь. В те октябрьские дни оба криволинейных съездных тоннеля еще не были пройдены до конца, а левый перегон, хотя и просматривался насквозь, для нормального прохода



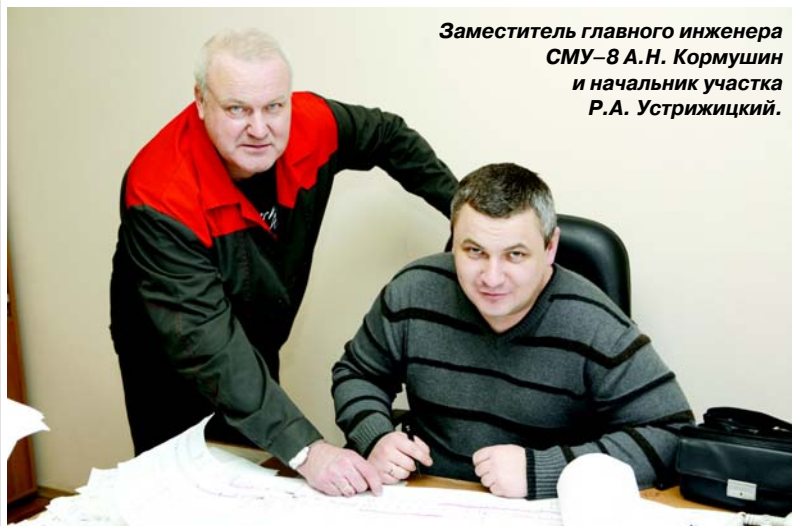
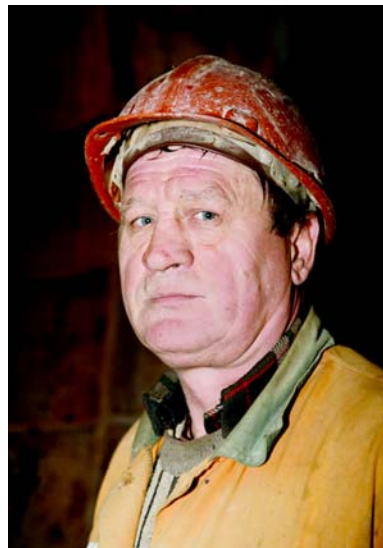
Проходчики Г.Н. Целовальников, В.М. Камалов, И.П. Цыкун, А.В. Косинов.

да еще не был пригоден. Требовались лестницы, чтобы преодолевать разность диаметров соседних камер. И еще не весь грунт был выдан на-гора. Ждал своей очереди на эвакуацию также скуратовский блокоукладчик.

За прошедшее с той поры время общая ситуация в левой группе камер съездов, конечно, радикально изменилась. Благодаря попереч-

ным балкам и лежащему на них дощатому настилу там давно уже можно спокойно ходить. Из прежней техники в камерах остался только небольшой экскаватор «Хитачи» с ковшом примерно на четверть куба. Свои задачи он уже решил, и в ожидании благоприятного момента для транспортировки его кабина закрыта чехлом, а на замершую стрелу разгорячившиеся рабочие иногда вешают куртки.

Бригадир чеканщиков А.Г. Коваленко.



Заместитель главного инженера СМУ-8 А.Н. Кормушин и начальник участка Р.А. Устрижницкий.

Фото А. ПОПОВА

Левые камеры съездов до возведения в них средней стены.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

В тот день, когда велась фотосъемка, на сопряжении с камерой наибольшего диаметра работало небольшое звено проходчиков, оснащенное отбойными молотками. Возглавляющий его Анатолий Викторович Косинов сказал, что приехал в Москву из ростовского города Шахты и уже пять лет трудится на объектах СМУ-8, начав с «Трубной». На 946-й проходка в основном завершена, и часть их бригады направлена в Нижний Новгород, где СМУ-8 строит уже второй перегонный тоннель. Здесь же проходчикам осталось вырубить куски породы на стыке тубинговых колец разных диаметров. Такая подчистка требуется для того, чтобы в этих ответственных местах можно было как следует монтировать металлоизоляцию.

А дальше сопровождавший нас механик участка Александр Александрович Гончаров представил звено Евгения Николаевича Соколова, состоящее из сварщиков и слесарей. Оно как раз и занимается установкой и обваркой разнообразных элементов металлоизоляции, которыми оформляются сопряжения камер. Эта трудоёмкая и кропотливая работа уже заняла несколько недель. В настоящее время основные рабочие места — на лесах под сводами камер, откуда и сыплются на лоток искры сварки.

— Исходные стальные листы мы размечаем здесь, — говорит Соколов, — потом направляем их на поверхность для резки, получившиеся детали опускаем сюда, привариваем к ним анкера и тогда уже лис-

Острые углы подземных тупиков

Окончание, начало на стр. 1

ты становятся частью общей конструкции.

Ближайшая задача участка по левой группе камер съездов – сооружение монолитной средней стены, которая станет как бы острым носом «утюга». Сроки, как обычно, сжатые. Меньше недели оставалось до начала контрольного нагнетания за металлоизоляцию этой стены.

На обратном пути Александр Гончаров показал одну из вентсбоек, соединяющих левый перегонный тоннель со средним тупиковым. Там все поверхности уже заключены в стальные надежные латы. Соответствующая сбойка с правым перегонным готова на две трети. К моменту завершения металлоизоляции к тому месту среднего тупикового тоннеля подойдет ведущий его чеканку участок Александра Филипповича Невина из СМУ-15. Под землей, как всегда, всё взаимосвязано и все взаимозависимы...

Как уже говорилось, основная

И.С. Канаев, А.В. Алексеев, С.Ф. Денисов, А.Г. Коваленко (бригадир), Н.В. Барков. Они чеканят штольню, которая ведет к вентстволу.



проходка закончена, нагрузка на шахтный транспорт должна вроде бы резко уменьшиться, но этого не ощущается, ведь у СМУ-8 на 946-й шахте восемь субподрядчиков. А ствол один. И поэтому, например, своих проходчиков, завершающих правый перегонный тоннель, Роман Александрович Устрижский поставил на ночную смену. А днем слесари занимаются профилактикой и ремонтом техники, которой сильно достается от глины. К слову, этот самый дальний отрезок перегона нам показался наиболее трудно проходимым из-за жидкой грязи. Людей там не должно было быть, но хотелось просто постоять в обычном забое и в той точке, где метростроевцы дальше всего прошли под Марьиной Рощей.

По контрасту с тем тоннелем очень комфортной, почти сухой показалась нам штольня, ведущая к новому вентстволу. Ее чеканку ведет бригада Анатолия Григорьевича Коваленко, метростроевца с 1983 года, успевшего внести свой вклад



Е.Г. Белимов, Ю.А. Соломатин, Н.Т. Зиборов, О.Л. Соловьев, Е.Н. Соколов (звеньевой), Г.А. Чусовитин. Они занимаются металлоизоляцией левой группы камер съездов.

Механик участка А.А. Гончаров.

в красавицу «Чертановскую». В отличие от станций нынешний его объект пассажиры не увидят. Но обслуживать его будут всё равно люди. И бригадир считает, что всё делать надо на совесть, чтобы не стыдно было предъявлять заказчику.

Начальник участка Роман Александрович Устрижский перед обедом плотно был занят кадровыми вопросами – расстановкой и загрузкой людей, но отвлекся от бумаг, чтобы подвести промежуточный итог работы по своему пусковому объекту. И вот что он сказал:

– Наши силы теперь сосредоточены на оформлении металлоизоляции сопряжений с последующей бетонировкой, на гидроизоляции тоннелей. Металлоизо-



ляция на пусковом участке выполнена процентов на 80, а укладка бетона за неё – процентов на 60. Что касается укладки путевого бетона, то мы уже предъявили тоннельщикам первые сто метров, куда они могут завозить свое оборудование. Так же подготовлен в правом перегонном тон-

неле фронт работ для монтажников СМУ-4. В пусковой комплекс входит еще понизительная подстанция. Мы крепили вырытый под нее котлован, и теперь субподрядчики из СМУ-2 на две трети выполнили жесткое основание для лотка.

Юрий ПЕТРУНИН.

Праздник вместе с коллективом

1 февраля начальник отдела инженерной подготовки СМУ-9 Метростроя Виктор Иннокентьевич Никитин праздновал свое 60-летие. А вместе с ним этот знаменательный день отмечали и мы, его коллеги. Поздравления, пожелания... Юбилар услышал немало добрых слов от руководителей коллектива и профсоюзной организации, от друзей. А сколько было тостов – серьезных и шуточных, веселых и по-деловому конкретных! И, говоря о трудовых этапах биографии виновника торжества, мы, конечно же, не удержались, чтобы не рассказать о его детстве и юности.

А началось все, естественно, 30 января 1950 года, с момента рождения, местом которого стало село Ново-Михайловское, Североенисейского района, Красноярского края. Вот именно здесь, у слияния двух могучих сибирских рек Ангары и Енисея, впервые подал свой голос новорожденный, названный Виктором, что в переводе на русский означает Победитель.

Отец, Иннокентий Федорович Никитин, был коренным сибиряком, родился в Иркутске. А мама, Ирма Александровна, родом из села Ваземиллер, Энгельсского района, Саратовской области. Познакомились родители Виктора после войны. Вот теперь понятно, почему характер юбиляра соединил в себе сибирскую мощь и немецкую пунктуальность.

В первый класс Виктор пошел в 1957 году. Но в начальной школьной жизни он проучился всего лишь два года. С переездом семьи в Караганду, поменялось и место его учебы.

После окончания восьми классов Виктор поступил в Карагандинский



горный техникум, где получил диплом с отличием и специальность горного техника-электромеханика. А затем началась учеба на вечернем отделении Карагандинского политехнического института, прерванная призывом на действительную военную службу в ряды Советской армии.

Город Самарканд. Учебная дивизия. Затем зенитный полк под Алматы, в городе Капчагай. Службу Виктор закончил в 1971 году в звании сержанта. И вновь вернулся к мирным проблемам – учебе и работе в институте «КарагандаГипрошахт». Был инженером в электромеханическом отделе на сдельной оплате труда. Уже тогда Виктор Иннокентьевич получал заработную плату в размере 200 рублей. А это было немало!

Отработав три года в проектно-институте, он перешел в Карагандинское строительное шахтопроходческое управление треста «Шахтспецстрой». Начиная инженером производственного отдела. А когда окончил институт, был переведен заместителем главного механика. Правда, потом, по своему соб-

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

ственному желанию перешел механиком участка непосредственно на производство.

В жизни Виктора Иннокентьевича была шахта «Майкудукская» (Масляный колодец), где он трудился заместителем, а затем и главным энергетиком треста «Карагандауглестрой». Думал ли он тогда, что будет перестройка, которая приведет его в Москву? Вряд ли! Но именно это и случилось. В 1992 году на шахте №

946 на Люблинско-Дмитровской линии появился новый механик участка Никитин. Но уже через три года Виктор Иннокентьевич вошел в слабые ряды тружеников ДП «СМУ-9», где сначала был назначен заместителем начальника ПТО, а затем заместителем главного инженера СМУ. Шесть лет он проработал главным инженером «Трансстройсервис-2000». Сегодня юбиляр возглавляет отдел инженерной подготовки СМУ-9. Его высокий профессионализм и деловые качества в нашем коллективе оценили уже давно, об этом, кстати, свидетельствовали и многочисленные высказывания за праздничным столом. Так держать, Виктор Иннокентьевич! Счастья вам и здоровья! Благополучия всей вашей семье: со своей женой, Валентиной Петровной, юбиляр уже вместе больше тридцати лет. Любовь с первого взгляда. Супруги воспитали дочь Светлану, которая в 1996 году подарила родителям прекрасного внука Максима.

Михаил КОСАЧЕВ, председатель профкома СМУ-9.

Один год жизни поэта

Художественная галерея «Сэм Брук» при Государственном культурном центре-музее В.С. Высоцкого «Дом Высоцкого на Таганке» открыта в 1998 году и названа именем одного из песенных героев Владимира Высоцкого. Была у него песня «Марафон» про то, как далекий от политкорректности африканец, «наш гвинейский друг» Сэм Брук, во время марафона всех обошел и победил. Она пелась под гитару и звучала из хриплых катушечных магнитофонов. Галерея предоставляет свои залы молодым художникам разных направлений, скульпторам, фотографам. В ней проводятся тематические выставки Дома Высоцкого на Таганке.

25 января открылась выставка «Я до секунд всю жизнь свою измерил...» — о последнем годе жизни поэта. Он скончался летом 1980-го. Документы, автографы, фотографии, печатные издания раскрывают творческую деятельность Владимира Высоцкого. Помогают увидеть, насколько сложен и противоречив был последний период его жизни, насколько плодотворной была его творческая жизнь: концертные выступления, работа в театре, гастроль Театра на Таганке в Польше, планы в кино, в режиссуре...

Выставка — словно дух того времени. Традиции, праздники и интересы страны, частью которой был и он — поэт, музыкант, актер Владимир Высоцкий.

На выставке представлено более 200 экспонатов из фондов Музея (в том числе из архива В.С.

ВЫСТАВКИ



Владимир Высоцкий выступает на сцене Дворца культуры Метростроя. 1978 год. Снимок фотокорреспондента «Метростроевца» Геннадия Эммануэля.

Высоцкого), московских и частных архивов. Посетители увидят записи двух документальных передач, снятых в 1980 году: запись «Кинопанорамы» и выступление Владимира Высоцкого в Большом драматическом театре.

Выставка работает до 25 марта.

Тот, кто побывал в Афганистане, вспоминать о нём не перестанет... Был в нашей жизни Саланг

В эти февральские дни ветераны афганской войны готовятся отметить 21-ю годовщину вывода наших войск из Афганистана. Для них эта дата святая — завершение десятилетней войны, возвращение к мирной жизни. Их Афганистан — это боль и смерть, потеря близких друзей. У моего же поколения был другой Афганистан — Афганистан мирного времени, о котором я и хочу сегодня вспомнить.

Проект автодорожного тоннеля через горную систему Гиндукуш, который обеспечивал связь между севером и югом Афганистана, был выполнен грузинскими проектировщиками, Тбилисским метропроектом. Сначала афганское правительство обратилось с этой просьбой к таким крупным странам, как США, Италия, Германия. Но они отказались из-за сложных климатических и природных условий.

Грузинские проектировщики избрали вершинный вариант строительства, делавший тоннель значительно короче и соответственно дешевле. Но строить такой тоннель могли лишь исключительно здоровые люди, так как на высоте 3800 метров человек испытывает кислородное голодание, делающее его физическое состояние вечно угнетенным. Суровый климат: зима здесь длится 9 месяцев, постоянные метели, снежные лавины... Все это обрекало строителей на частые простуды и другие заболевания.

Тоннель прокладывался в сильно трещиноватом граните. Разработка велась буровзрывным способом. О коварстве породы, ее способности ронять пласты, знали, конечно, все, к забой ходили преимущественно под воздуховодом — трубой диаметром 600 мм. Была даже создана служба наблюдения за сводом тоннеля из числа опытных проходчиков. Они, используя специально сделанную пере-

движную вышку на колесах, время от времени обирали ломами отслоившиеся от массива слои породы. Травм или гибели людей из-за вывалов породы ни на Северном, ни на Южном порталах не было. Хотя, конечно, несчастия, даже со смертельным исходом, в забое случались.

Я был в Афганистане с апреля 1962 года по март 1963-го. Специалисты из СССР считались консультантами, но на самом деле были «поводырями», наши люди работали в забое вместе с афганскими строителями, лично обучали их проходческому ремеслу. Афганцы-солдаты, а это, в основном, потомки выходцев из Узбекистана и Таджикистана, бежавших сюда в годы установления в Средней Азии советской власти, нехотя осваивали приемы горного дела. Труд наш очень нелегкий!

Меня направили на Северный портал, на сооружение обделки тоннеля. Кстати, как раз в то время сошло несколько лавин, одна из них остановилась в нескольких метрах от нашего поселка. Полностью расчистить дорогу афганцам не удалось. Мы долгое время добирались до портала по лавинному снегу, пренебрегая опасностью — новая лавина могла сойти в любую минуту. В общем, и сама работа по сооружению тоннеля, и климатические условия требовали от наших специалистов настоящего мужества.

Король Афганистана Захир-Шах (в центре) встретился со строителями на Северном портале.



Породнил Афганистан

В одном из последних номеров «Метростроевца» за 2009 год я прочитал статью «Боевой поющий генерал», посвященную Виктору Павловичу Куценко. «На Метрострое своим верным товарищем и другом его считали не только воины-«афганцы». Его знали и уважали ветераны, которые не раз встречались с ним на метростроевских праздниках...» — совершенно верные слова, написанные автором материала. Я сразу вспомнил 12 февраля 2003 года, когда во Дворце культуры Метростроя познакомился с Виктором Павловичем. Вспомнил его проникновенное выступление, рассказ о боевых друзьях, с которыми его свела судьба на дорогах войны. Многие из них стали героями его стихов, песен, портретных зарисовок, которые демонстрировались на выставке в ДК.



Генерал Куценко на вечере у «афганцев»-метростроевцев. 2006 год.

В перерыве между торжественной частью и концертом, в котором Виктор Павлович участвовал как автор и исполнитель своих песен, мне, Владимиру Алексеевичу Соловьеву и другим метростроевцам удалось поговорить с генералом. Главное место в этой беседе было отведено Афганистану, стране, где большую часть занимают горы.

Виктор Васильевич Волков недалеко от входа в тоннель.

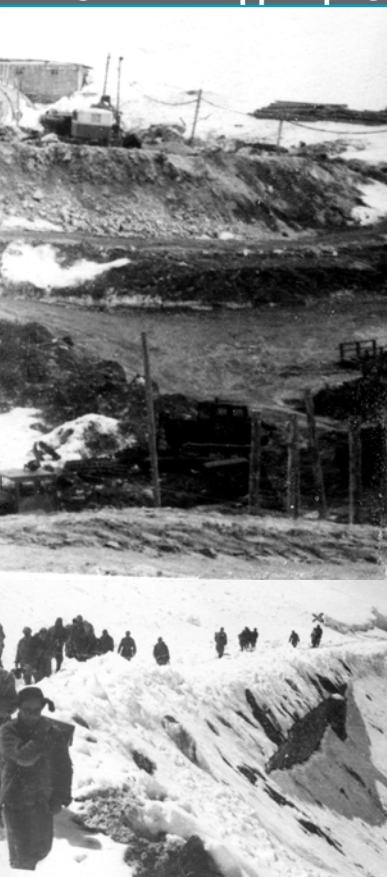


В пути на портал.

От начальника Северного портала Валентина Петровича Иванникова я получил задание заняться доставленной из Союза металлической передвижной опалубкой. Дело для меня новое, взялся за него с желанием и интересом. Из наиболее сложных моментов, с которыми столкнулся в ходе работ, это внутригабаритные выступы породы, недоподрывы. Они могли нависать из свода тоннеля и из его боков. Моей главной обязанностью стало, подкатив первую тележку опалубки под очередную заходку обделки, их выявить и подорвать. Что значит подорвать, если впереди работающий забой, а к нему идут транспортные пути, осуществляющие связь забоя с его тылом? По этим путям шла подача крепежного материала, откатка взорванной породы, доставка коммуникационных материалов — труб, силовых кабелей, проводов освещения тоннеля и связи с забоем, и, наконец, перемещение людей. Чтобы сделать подрыв, нужно было получить окно, когда на 30-40 минут приостанавливается вся жизнь в тоннеле.

Надо признать, что конструкция опалубки была сыровата, оболочке при ее толщине в 5 миллиметров не доставало жесткости, устойчивость при укладке бетона приходилось удерживать дополнительными креплениями. Потребовалось внедрить 12 рацпредложений, чтобы запустить ее и бетононасос в регулярную работу. Но, к сожалению, требовалась скорость возведения

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ



обделки — 90 метров в месяц, достигнуть не удалось. Для этого надо было бы в корне реорганизовать технологический процесс возведения обделки.

Иногда я обращаюсь к своему дневнику, который вел в Афганистане. И тогда вновь всплывают в памяти давно забытые картины...

18 апреля 1962 года. Впервые вышел на работу. Прошел сначала весь тоннель до забоя. В забой не поднимался... Впечатление тяжелое, 650 метров тоннеля стоят без всякого крепления.

23 апреля. Опалубку полностью подготовили под укладку бетона, промыли стены выработки, выставили торцевую опалубку, ждем гравия и песка.

Приехал Виктор Васильевич Сидорцев. Поручил вести надзор и за камнедробилкой. Следовательно, на меня возложено: приготовление щебня и доставка его к бетонному узлу, приготовление бетона и транспортировка его к опалубке, все работы по укладке бетона в обделку. Ранее, как первоочередное задание, мне поручили вместе с маркшейдерами выявлять с помощью габаритной рамы выступы породы и срезать их взрывами.

30 апреля. Солдаты работают очень медленно. Офицеры стоят в стороне и их не подгоняют. Нужно

Окончание на стр. 4

рал он в последующие годы уже для наших военных. Не случайно на своей картине, посвященной метростроевцам — ветеранам локальных войн, Виктор Павлович не забыл о Саланге и его строителях. В тот день генерал вручил мне книгу своих стихов с дарственной надписью: «Сергею Стефановичу с благодарностью за Саланг и с пожеланием всего доброго».

Потом мы вместе сидели на концерте. А когда звучала песня Виктора Куценко «Тем, кто побывал в Афганистане», я невольно вернулся памятью в прошлое. Нет, я не воевал в этой стране, но...

Тот, кто побывал в Афганистане, вспоминать о нем не перестанет...

Снова перед глазами тоннель и идущий по нему транспорт... Снова — летняя жара. И снова — заснеженные горы, сход лавин... Тяжело было, но метростроевцы благодаря слаженности и четкости успешно справились со всем поставленными задачами по строительству и обслуживанию тоннеля, за что получили благодарность от короля Захир-Шаха и народа Афганистана.

Окончание на стр. 4

Поздравляем!

От души поздравляем метростроевцев, ветеранов афганской войны с памятным днем — 21-й годовщиной вывода Советских войск из Афганистана и окончанием войны.

В свои 20 лет вы мужественно прошли суровую жестокую школу войны. Вы вправе гордиться и своим трудом на Метрострое.

За последние двадцать лет многое изменилось в нашей жизни. Но ценности для каждого из вас остались прежними. На вопрос о том, что главное для вас сейчас, вы неизменно отвечаете:

—Память! Мы не вправе забывать об инвалидах и семьях погибших.

—Быть вместе!

—Выжить, помогая друг другу!

Мы желаем всем вам, ребята, крепости духа — не отчаиваться! Мудрости — разумных, обдуманных решений и действий!

Удачи!

Братского единства, которое спасало в Афганистане!

Желаем благополучия вашим семьям, воины-«афганцы». Народ гордится вами, любимыми своими сыновьями. Успехов вам во всех делах!

Владимир ПОТАПОВ,
председатель совета РОО
«Саланг» в 2001–2005 годах,
Тамара МУКОВОЗОВА,
заместитель председателя.

Пой, гитара

Стихли, отгремели полигоны,
Отгремели лично для меня.
Сняты офицерские погоны,
Как узда с усталого коня.

Припев:

Пой, гитара, о былых походах,
О годах, растаявших, как дым.
Все свои удачи, все свои невзгоды,
Все мы оставляем молодым.
Пой, гитара, струны не жалея,
Грянем песню нашего полка,
Пойте, как бывало, пойте веселее,
Если даже на сердце тоска.
Что-то постоянно душу точит.
И зовет, зовет ее в поход.
Просто сердце понимать не хочет,
Что всему приходит свой черед.

Припев.

Пусть моя шинель висит в прихожей,
И входящим хорошо видна.
Может, для России в час тревожный,
Снова пригодится мне она.

Виктор КУЦЕНКО.

Защитникам Отечества посвящается

21 февраля метростроевцы, ветераны афганской войны, соберутся на традиционную встречу, посвященную 21-й годовщине вывода ограниченного контингента Советских войск из Афганистана и Дню защитника Отечества. Вместе с ними в этот день здесь будут семьи погибших, участники войны в Чечне и других горячих точках, ветераны Великой Отечественной войны.

Встреча состоится во втором корпусе колледжа № 53 Метростроя имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова. Начало в 12 часов. В программе: концерт с участием авторов и исполнителей военных песен. Будет организована полевая кухня — каждый сможет отведать горячей каши.

Совет ветеранов РОО «Афган-Метрострой» приглашает метростроевцев на встречу, которая пройдет по адресу Хибинский проезд, д. 6.

Проезд: ст. м. «ВДНХ», трол. № 76, автобусы №№ 244, 172, 136 до остановки «Колледж Метростроя» или электропоездом до ст. Лосиноостровская.

Был в нашей жизни Саланг

Окончание, начало на стр. 3

иметь дьявольскую выдержку, чтобы наблюдать за этим.

28 мая. Сегодня вновь (уже в который раз) запустили насос. Поработали 2,5–3 часа. На пересменке выяснилось, что забилось верхнее гнущее с приваренным патрубком звено бетоновода.

11 июня. Все эти дни рихтовали секции, каждую переставляемую секцию ставили по отметкам на опорные бруссы, совмещали оправками отверстия с соседней секцией по фланцам, ставили болты и их болтили. Устанавливаются тяжело.

18 июля. Впервые вчера купался в горной реке. Вода теплая, плыть по течению очень легко, но важно не терять самообладания.

Впервые попробовал арбуз, но особенно сладкий, но очень сочный.

1 сентября. Вчера, в пятом часу вечера, видел в небе высоко над горами стаю журавлей, птицы попали в облака, потеряли, видно, видимость, клин их расстроился. Журавли! Их жалобное курлыкание напомнило о родине. Ведь они летят с севера, от нас — из Западной Сибири.

9 сентября. У нас уже глубокая осень. Трава вся желтая, дышать стало тяжелее. Утром холодно, все покрывается льдом и инеем.

13 сентября. В 13.30 произошло землетрясение. Оно было коротким. Но вагоны сильно трясло.

18 сентября. Вчера был на приеме у афганцев по случаю вступления нового командира полка в должность начальника портала. Днем в забое резали двух овец, их кровью обрызгали стены тоннеля и механизмы. Все это сопровождалось молитвами.

22 октября. Сегодня нас посетил король Афганистана Захир-Шах. Поднимался на тележку бетононасоса, заглянул за опалубку. Я подавал ему руку, но сфотографироваться в тоннеле с ним мне не пришлось.

9 ноября. Только что вернулись из Пули-Хумри. Внизу осень, на сердце от нее тоскливо. Кругом тихо, очень тихо и голо. Но днем жарко, даже пряталась в тени. А на портале зима, лежит снег.

21 декабря. Вчера, в 16 часов 30 минут, закончили нагнетание за 16-ю заходку. Могли закончить на одну смену раньше, провозились с бетоново-



Здесь жили семьи метростроевцев. На снимке: жены специалистов и афганцы, истопники вагонов.

дом. На нагнетание ушло 6 смен, двое суток. И так, сделали 40 метров.

24 декабря. Нет гравия. Стоит камнедробилка. Ведем усиленное нагнетание цементного раствора за обделку и отборку буттового камня.

28 января 1963 года. Весь январь стояла хорошая солнечная погода. Вчера вновь пошел снег. Перед этим дул мягкий ветер, похожий на тот, который бывает у нас в апреле. Как видно, этот ветер пришел к нам с юга, где уже начинается настоящая весна.

15 февраля. По дороге между Шаулем и порталом сошло 11 лавин. У Шауля стоит машина с продуктами.



Московские метростроевцы — строители тоннеля Саланг: А. С. Ключников, Н. М. Желбаков, И. Г. Капустин, В. В. Сидорцев, В. В. Волков.

Через две лавины два бульдозера пробились, затем вернулись на портал, трактористы обессилели.

Это первые суровые вести о здешней зиме. Так и голод можно ответить.

20 февраля. Сегодня ночью запустили насос, укладывали бетон на 24-ю заходку.

Сейчас у нас 242 погонных метра готовой обделки...

24 марта. Вчера стало ясно, что меня отпускают домой 4 апреля. «Готовь чемоданы!» — сказали мне.

...Тоннель Саланг, длина которого 2670 метров, строился долго. Но доброе слово советский человек заслужил. Мы сделали то, что многим оказалось не под силу. И я уверен, что афганский народ оценил этот наш

трудовой подвиг. Тоннель Саланг хорошо известен тем нашим ребятам, которым пришлось выполнять свой интернациональный долг в Афганистане в 1979–1989 годах. Тоннель называли «дорогой жизни».

Стоит вспомнить сегодня и о том, что перевалочную базу Хайратон и мост Дружбы, по которому советские воины возвращались из Афганистана домой, в мирную жизнь, тоже соорудили московские метростроевцы.

Виктор ВОЛКОВ, ветеран СМУ–5, фронтовик.

Породнил Афганистан

Окончание, начало на стр. 3

Генерал Куценко и я шли разными дорогами. И в разное время оказались в соседней многострадальной стране, где каждый выполнял свою миссию. Но вот бываю же в жизни такие повороты... Неожиданно для нас самих именно Афганистан сблизил и сроднил нас. Иногда я беру в руки подаренную мне автором книгу стихов. И читаю. Перелистываю его жизнь...

*Тот, кто побывал в Афганистане,
Вспоминать о нем не перестанет,
Вспоминать о нем не перестанет,
Не забудет дружбы боевой.*

Припев:

*И небо голубое-голубое
Над горячей горною страной.
Солнце золотое-золотое,
А под ним идет жестокий бой.
Не напрасно воины седеют,
Не напрасно их ряды редеют,
Подвиги в легендах не стареют
И не меркнут в памяти людской.*

Припев:

*Годы боевые пролетают
И следы на сердце выжигают,
На груди медалями сверкают,
Отражая трудный путь былой.*

Припев:

*Тот, кто воевал в Афганистане,
Легкого пути искать не станет,
Под тяжелой ношей смело станет,
Не оставит вас в беде любой.*

Припев:

*И небо голубое-голубое
Над горячей горною страной.
Солнце золотое-золотое,
А под ним погиб товарищ мой.*

Теперь, когда Виктора Павловича Куценко не стало, каждая строчка его стихов воспринимается с особой болью и печалью. Метростроевцы потеряли настоящего друга, умного, талантливого, общительного и доброжелательного человека. Но память о нем останется в наших сердцах.



*Прощай, мой друг,
прощай, мой друг,
Прости,
Что не могу я нужных слов найти.
Пробил наш час, расходятся
пути...*

Сергей МОИСЕЕНКОВ, ветеран Метростроя.

товарища и друга, Виктора Захаровича Нечаева. Скорбим вместе с ними.

Совет ветеранов войны и труда Московского Метростроя.

НЕЧАЕВ
Виктор Захарович

С прискорбием сообщаем, что на 78-м году жизни скончался ветеран Метростроя Виктор Захарович Нечаев.

Свой путь на Метрострое Виктор Захарович начал в СК–1 в 1949 году после окончания ФЗО. Трудился плотником на строительстве жилых домов, детских садов и других объектов гражданского назначения. Первой его станцией стала «Тушинская», где он возглавил комсомольско-молодежную бригаду проходчиков СМУ–11. Последней — станция «Бульвар Дмитрия Донского», где он соорудил перегонные тоннели уже в составе коллектива СМУ–13. Пятьдесят пять лет на Метрострое...

Виктор Захарович Нечаев был награжден орденами Трудового Красного Знамени, Трудовой Славы III степени, медалью «За трудовое отличие», знаком «Почетный транспортный строитель».

Он был прекрасным специалистом, замечательным наставником, добрым, отзывчивым, приветливым человеком, который всегда готов был оказать помощь и поддержку.

Выражаем искреннее соболезнование родным и близким нашего

КИСЕЛЕВ
Виктор Иванович

30 января 2010 года трагически оборвалась жизнь замечательного человека, начальника участка СМУ–11 Виктора Ивановича Киселева. Ему только что исполнилось 63 года.

Виктор Иванович пришел на Московский метрострой после окончания школы. Без отрыва от производства окончил вечерний техникум. Работал на строительстве метро горным мастером, сменным инженером, начальником участка. Последний объект, на котором трудился участок Виктора Ивановича Киселева — сданная в эксплуатацию в конце прошлого года станция «Митино».

Прекрасный человек, душевный товарищ, уважаемый руководитель производства — таким мы запомним Виктора Ивановича. Он был верен выбранной профессии до своего последнего дня.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного. Скорбим вместе с ними.

Коллектив СМУ–11.

Откроется музей Рахманинова

Музей великого русского композитора Сергея Васильевича Рахманинова откроется в Москве весной. Созданный Рахманиновским обществом, он расположится в здании на Большой Ордынке, сейчас находящемся на реставрации. В числе экспонатов — рояль Рахманинова, его пиюитр, а также множество фотографий с автографом композитора и прижизненные нотные издания. В музее откроются библиотека, музыкальный зал и фонотека.

По словам вице-президента Рахманиновского общества Тамары Паршиной, экспонаты музея раскрывают не слишком известные факты биографии Рахманинова — например его активную благотворительную деятельность. По словам Паршиной, открытие музея Рахманинова в Москве связано с тем, что он был «московским композитором» и «наряду с Чайковским, другими композиторами создавал московскую музыкальную школу».

Сергей Рахманинов жил в Москве с 1888 по 1917 годы, однако, после окончания Московской консерватории (1892 год) больше времени проводил в Ивановке, в родовом имении своей жены Натальи Сатиной. (Сейчас в Ивановке действует музей-усадьба композитора, открытый в 1982 году). В 1917 году композитор навсегда покинул Россию, жил в США и Европе. Рахманинов скончался 28 марта 1943 года в США.

Саша ШЕВЧЕНКО.

КОЛЛЕДЖ МЕТРОСТРОЯ № 53
ИМЕНИ ТЕРЬО СОВЕТСКОГО СОЮЗА М.Ф. ПАНОВА
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Лицензия Департамента образования города Москвы: серия А №289882 от 19 марта 2008 года.
Свидетельство о государственной аккредитации: серия 77 №000118 от 14 февраля 2007 года.

ПРИГЛАШАЕМ НА УЧЕБУ ЮНОШЕЙ И ДЕВУШЕК!

СПЕЦИАЛЬНОСТИ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (СПО):

- Технология продукции общественного питания
- Строительство и эксплуатация зданий и сооружений
- Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта

Срок обучения:

на базе начального профессионального образования - 1 год 10 месяцев
на базе 9 классов - 3 года 10 месяцев
на базе 11 классов - 2 года 10 месяцев

ПРОФЕССИИ НАЧАЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (НПО):

- Повар, кондитер (на базе 9 классов - 3 года, на базе 11 классов - 2 года)
- Мастер отделочных строительных работ (на базе 9 классов - 3 года)
- Мастер стolarsно-плотничных и паркетных работ (на базе 9 классов - 3 года)
- Мастер общестроительных работ (на базе 9 классов - 3 года)
- Автомеханик (на базе 9 классов - 3 года, на базе 11 классов - 1 год)
- Электромонтажник электрических сетей и электрооборудования (на базе 9 классов - 3 года)

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА:

-Штукатур, арматурщик, слесарь по ремонту автомобилей, повар (на базе 8 классов - 2 года)

Условия приёма: СПО - по результатам экзаменов, НПО - по личному заявлению.
Прием заявлений и документов проводится с 1 октября на следующий учебный год.
ФОРМА ОБУЧЕНИЯ: ДНЕВНАЯ. ОБУЧЕНИЕ БЕСПЛАТНОЕ, УЧАЩИЕСЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ СТИПЕНДИЕЙ И БЕСПЛАТНЫМ ПИТАНИЕМ

КУРСЫ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ
(ОЧНО-ЗАОЧНАЯ ФОРМА ОБУЧЕНИЯ):

- повар с 3 на 4, с 4 на 5 разряды
- кондитер с 3 на 4, с 4 на 5 разряды
- маляр с 3 на 4, с 4 на 5 разряды
- электросварщик ручной сварки со 2 на 3, с 3 на 4, с 4 на 5 разряды
- электромонтажник электрических сетей и электрооборудования с 3 на 4, с 4 на 5 разряды

Срок обучения: 5 месяцев

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА (ДНЕВНАЯ ФОРМА ОБУЧЕНИЯ)
С ПРИСВОЕНИЕМ 3 РАЗРЯДА:

- штукатур (2 месяца)
- облицовщик-плотничник (3 месяца)
- электросварщик ручной сварки (5 месяцев)
- столяр строительный (4 месяца)
- маляр строительный (3 месяца)
- плотник (2 месяца)
- слесарь по ремонту автомобилей (4 месяца)
- повар (6 месяцев)
- кондитер (6 месяцев)

Директор колледжа
Федорцов Владимир Алексеевич

Учебный корпус. Стартовая ул., д.1

Учебный корпус. Хибинский пр., д.6

Проезд: ст. М. «Медведково», автобус №50 до ост. «Стартовая ул.1», или электропоездом до пл. «Лось»

Телефон: (495) 474-41-83

Проезд: ст. М. «ВДНХ», трол. № 76, автобусы №244, 172, 136 до ост. «Колледж Метростроя» или электропоездом до пл. «Лосиноостровская»

Телефон: (499) 183-76-90

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 9.02.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2293 Заказ № 6147