

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

#### НОВОСТИ

##### ПОСЛЕДНЯЯ ЗАХОДКА

К 15 марта участок Камила Маматкина из СМУ-8 забетонировал три из четырех заходов по перекрытию вестибюля станции «Достоевская». К выходу в свет этого номера газеты вестибюль будет полностью перекрыт.

Отделочники участка Николая Рекутина из УСР появились на этом объекте еще в прошлом году, но тогда они могли заниматься отделкой только в пешеходном переходе под Селезневской улицей, непосредственно примыкающем к вестибюлю. Теперь отделочники получили широкий фронт работ в кассовом зале, а по всему вестибюлю им надо облицевать около тысячи квадратных метров поверхностей, плюс — полы и стены выходов станции.

##### НА НИЖНЕМ ЭТАЖЕ ПОДСТАНЦИИ

На стройплощадке для тупиков «Марьиной Рощи», рядом с шахтным стволом № 946-а, участок Палико Джанашии из СМУ-2 продолжает сооружение основных конструкций пониженной подстанции пусковой линии. К середине марта была выставлена опалубка для монолитного железобетонного перекрытия нижнего этажа подстанции, имеющего площадь 130 квадратных метров. Заливка бетоном каркаса перекрытия запланирована на конец текущей недели. А всего подстанция будет иметь три этажа.

##### ОТДЕЛКА ПИЛОНОВ И СВОДА

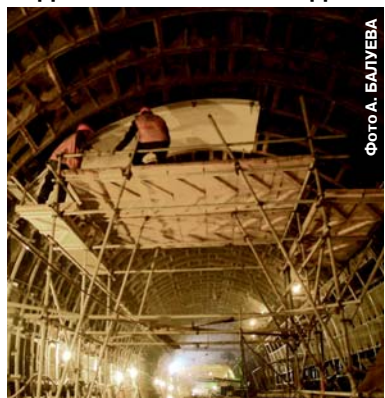


Фото А. БАЛУЕВА

На станции «Марьиная Роща» отделочники участка Александра Шишкина из УСР начали облицовку первого из 22-х пилонов платформы станции «Марьиная Роща». Монтаж металлических каркасов для них обеспечивает участок Николая Полосухина из СМУ-1, который должен справиться с этой задачей до 1 апреля.

В левом станционном тоннеле отделочники монтируют пластиковые карты водозащитного зонта. К 15 марта заняли свое место под сводом первые 12 карт. А в наклонном ходе слесари участка смонтировали уже более четверти водозащитного зонта, защитив таким образом 27 железобетонных колец.

##### ГОТОВ ПУТЬ ДЛЯ ЗАВОЗА ОБОРУДОВАНИЯ

Участок Николая Панова из СМУ-6 уложил путевой бетон в левом станционном тоннеле «Достоевской». Благодаря этому появилась возможность завозить по постоянному пути оборудование для СТП станции «Марьиная Роща», так как путевой бетон в левом перегонном тоннеле между обеими пусковыми станциями был уложен еще в прошлом году.

## Операция «Тёплые стены»

Вот уже полтора года участок Магомедгаджи Якубовича Гаджимагомедова из ТО-6 работает на строительстве первого на областной территории станционного комплекса «Мякинино». Бригады сейчас в основном занимаются утеплением с наружной стороны высоких железобетонных стен своей части станции. Внутри на них появилась изморозь сразу же после пуска новой линии в декабре прошлого года...

А началось всё в сентябре 2008 года, когда бригады участка приступили к сооружению рампового отрезка перегонных тоннелей между будущей станцией и метромостом. Длина его 73 метра, строился на монолитной распределительной плите, опирающейся на сваи, забуренные в береговой грунт механизаторами СМУ-9.

— Потом мы ждали, — говорит Гаджимагомедов, — когда строители паркинга установят несущие колонны по осевой линии станции, без чего нельзя было заниматься подготовкой ее лотка. Непосредственно на площадке станции мы стали разворачиваться в январе прошлого года. Поскольку местность там болотистая, сделали сначала бутобетонную стяжку, а по ней — раскрепленную толщиной 800 мм. В декабре мы уже справились с основными конструкциями своей части станции, включая помещение АТДП, другие технические и подсобные помещения, кассовый зал второго вестибюля. Накануне пуска Митинско-Строгинской линии осуществили утепление перекрытия, применив такой материал, как технориф. Тогда, если помните, еще дожди шли. Так что приходилось навесы устраивать и с боков закрываться, чтобы вода под утеплитель не попадала...

После Нового года участок получил новое задание — переключиться на вертикальные поверхности,

**Зам. начальника участка А.Л. Бондаренко, механик К.А. Веселов, начальник участка М.Я. Гаджимагомедов.**



Фото А. ПОПОВА



Стена наземной станции становится всё теплее.

Бригадир А.В. Шкирко.

Монтажники Е.П. Маюрников и В.Ю. Борисов.



#### ВЕСТИ СО СТРОЕК

утеплять стены станции. И отсчёт утеплённых квадратных метров пошел с торца, смотрящего на метромост.

Тогда же на стройплощадку поступил проект одного дополнительного сооружения — венткамеры для создания тепловой завесы у портала рампового тоннеля. Необходимость в этом возникла из-за того, что по финансовым причинам метромост не стали остеклять, и зима сразу дала о себе знать весьма прохладной атмосферой на платформах станции «Мякинино», о чём не замедлили сообщить через Интернет первые пассажиры новой линии, хотя большинство их откликов касалось тогда недостатков по части отделки.

Венткамеру, имеющую в плане размеры 14 на 9 метров, проектировщики разместили на перекрытии рампового тоннеля. Строили ее в январе-феврале прикомандированные к участку Гаджимагомедова бригады с участка Александра Анатольевича Мединцева. Теперь они ушли на Люблинско-Дмитровскую линию, туда же Магомедгаджи Якубович отправил и часть своих рабочих. Для завершения утепления боковых стен станции оставлены бригады Владимира Николаевича Шевченко и Александра Васильевича Шкирко.

Сама по себе эта операция особых проблем перед строителями не ставила бы. Не так уж сложно с помощью валика и кисточек покрыть поверхность стены специальным составом, не пропускающим влагу, закрыть обработанную таким образом стену плитой утеплителя марки «Вентибаттс», а потом прижать эту плиту листом гофролита. Но делать всё это надо в зимних условиях и на многих сотнях квадратных метров стен, имеющих без малого десятиметровую высоту.

В соответствии с проектом стена по всему верху обрамляется «двухсотым» уголком. Без техники такие балки на перекрытие не поднимешь, а размещать какое-либо подъемное устройство негде, так как на этом же пространстве вок-

руг здания станции интенсивно ведет свои работы фирма «Сталь-монтаж», подрядившаяся возвести для «Крокус Сити» многоуровневый паркинг. Выход тоннельщики нашли простой: режут массивный уголок на куски по 1,2 метра, которые можно поднять, используя простые веревки. А частично введенный уже каркас паркинга пригодился участку Гаджимагомедова для монтажа собственных лесов и подмостей.

Механик участка Кирилл Алексеевич Веселов рассказывает:

—Наша механическая служба разработала для монтажа утеплителя спецконструкцию подмостей, опирающихся на балки паркинга. Мехцех изготовил соответствующие крепления, позволяющие собирать их и быстро, и надёжно.

Еще одна обязанность механика — обеспечивать на отдельных частях стены необходимый тепловой режим, так как влагоупорный со-



Станция «Мякинино» в марте 2010 года.



## Операция «Тёплые стены»

Окончание, начало на стр. 1

став бесполезно наносить на холодный бетон. Для оформления навесного тепляка также пригибаются балки и колонны паркинга. На них натягивают баннерное полотно, а дальше в ход идут воздуходувки. Конечно, и слесарям-монтажникам работать в тепле куда приятнее.

А, вообще-то, каких-то нареканий на погоду услышать от рабочих не довелось. В большинстве своем это молодые люди, но уже накопившие определенный строительный опыт. Андрей Николаевич Мендалиев приехал в Москву с северных строек. Роман Юрьевич Борисов – ростовский, но в своих южных степях много чего монтировал, в том числе и зимой. От столичных морозов как бы отмахиваются: мы, мол, работали сюда приехали и нам некогда мёрзнуть.

Имея в виду молодость монтажников и приличную высоту стены, я

поинтересовался, как здесь заботятся о безопасности труда. Обстоятельный ответ дал заместитель начальника участка Александр Леонидович Бондаренко:

– Прежде всего, обеспечиваем надежные подмости и леса с соответствующими ограждениями. Настилы между собой обязательно сбиваются. А люди на высоте должны быть в предохранительных поясах безопасности. Они постоянно получают инструктаж по правилам безопасной работы, в соответствии с которыми от них требуются осторожность и внимательность.

Механик Веселов добавляет:

– Все наши кронштейны и подмости предварительно испытываются нагрузкой в 300 килограммов, в течение 15 минут, о чем составляется акт, подписываемый замом начальника, мной и слесарем, который производил испытание.

Сварщик А.А. Жуков  
и электрик С.В. Гревцев.



Понятно, что это прописные истины. Но всегда ли и везде им следуют? Мне, например, присутствовать при такой процедуре ещё не доводилось, зато на той стройплощадке, в том месте, где натоптанная в снегу дорожка ныряет под рамповый тоннель, попала на

глаза табличка, предупреждающая о скользких ступенях. И она сказала о многом...

Работы по утеплению стен подходят к завершению. Потом участок Гаджимагомедова переберется на левый берег Москвы-реки, где ему предстоит сделать постоянное ог-



Монтажники А.Н. Мендалиев  
и Р.Ю. Борисов.

раждение нулевой опоры метромоста, а главное – построить два здания для службы охраны этого объекта. Дальнейшая перспектива пока не проглядывается.

Юрий ПЕТРУНИН.

## Это было полжизни назад

15 февраля исполнилась 21-я годовщина завершения вывода Ограниченного контингента Советской Армии из Афганистана. Вывода, который растянулся на 9 месяцев, начавшись в мае 1988 года. Таковы общие даты, а у большинства участников той длинной войны есть и собственные точки отсчета. Например, слесарь-электромонтажник из СМУ-4 Сергей Николаевич Бандурин очень скоро, в мае, отметит 25-летие своего возвращения на Родину, к мирной жизни.

Он родом из Самойловского района Саратовской области. До призыва в армию работал штурвальным на комбайне, окончил шоферские курсы при местном ДОСААФ, получил водительские права. Поэтому и был направлен в автобат. За полтора афганских года накрутил по горным и пустынным дорогам, по бетонке между Гератом и Шиндандом, около 60 тысяч километров. Вozил боеприпасы и другие военные грузы. Все время на одной и той же машине: его ЗИЛ-131 оказался, на удивление, везучим. Самого тоже ни разу не зацепило, хотя без болезней не обошлось.

А вот в ходе традиционной встречи метростроевских «афганцев», прошедшей в колледже Метростроя № 53 и приуроченной к 15 и 23 февраля, прозвучали поэтические строки про «костры пылающих машин», про тех, кто «не вернулся из боя». Они из стихов, которыми открыла встречу постоянная ведущая Елена Мазур.

Она говорила также о «шурави», которые своим солдатским хлебом делились с афганскими мальчишками. С удовлетворением напомнила о том, как год назад президент России Дмитрий Анатольевич Медведев тепло поздравил ветеранов боевых действий в Афганистане с 20-летием окончания этой войны, отметив, что они «проявили стойкость и мужество, с честью выполнили поставленные командованием задачи». Такой оценки, высказанной на высшем уровне, давно не хватало. Очень важно, что в том же поздравлении говорилось о нынешних делах бывших воинов-интернациона-

листов, в частности, об их участии в военно-патриотическом воспитании молодежи. И это как раз очень характерно для многих наших «афганцев». Они давно занимаются столь важной для будущего нашей страны работой. Некоторые из них неоднократно отмечались за это на разных уровнях. А в тот день еще несколько «афганцев» получили под аплодисменты присутствующих Почетные грамоты, врученные заместителем директора В.П. Аполлоновым. Это – Виктор Александрович Кордубан, Вячеслав Васильевич Ершов, Александр Гаврилович Петров, Николай Васильевич Куликов, а также активный автор «Метростроевца», руководитель музейного комплекса колледжа № 53 Иларион Тихонович Рыбаков, который тоже прошел через Афганистан.

Перед началом вечера мне удалось побеседовать с некоторыми из награжденных «афганцев». Александр



Ветераны афганской войны  
с родителями солдат,  
погибших в Афганистане  
и «горячих точках».

Виктор Кордубан и бывший командир его разведроты А.Н. Евсеев.

ния в соседней горной стране, или же в так называемых «горячих точках».

И на этот раз гостями метростроевцев были знакомые им по многим выступлениям солисты творческого объединения «Музыкальный десант» Владимир Мазур, Станислав Юрко, Александр Высоцкий, Александр Карпунин. К ним присоединился еще один поющий поэт – участник контртеррористической операции в Чечне полковник Юрий Шишкин, исполнивший песни «Офицерская вдова», «Давай, спецназ!», «Казачья доля».

Вкладом нынешней молодежи в концертную программу стала четко исполненная юношами из военно-патриотического клуба «Миротворец» динамичная демонстрация приемов рукопашного боя. Этот номер сопровождался музыкой и также вызвал несомненный интерес аудитории.

По-настоящему удивила всех заслуженная артистка России, циркачка Елена Сабурова, соединившая в себе таланты гимнастки и дрессировщицы. Оказалось, что два ее голубя послушны не только хозяйке. Подброшенные над головами людей, сидящих в зале, они возвращались к сцене, к поднявшимся на нее добровольцам из публики и садились на их поднятые вверх руки. Так было и с двумя маленькими девочками, и с более взрослыми зрительницами. А когда в номере принял участие рослый майор Александр Высоцкий, голубь неплохо устроился прямо у него на голове. И пришло на память давнее определение: «Голубь – символ мира». В данном случае он стал символом завершающего 21 год назад вывода советских войск из Афганистана.

Юрий ПЕТРУНИН.



Майор Александр Высоцкий  
с голубем мира.

Гаврилович Петров родом из Чувашии. До призыва в армию получил специальность сварщика. Службу нес в пограничных войсках, перешедших Пяндж, чтобы уже на афганской территории охранять южную границу СССР от душманских рейдов и обстрелов. Пробыл он там, в окрестностях Мазари-Шарифа, почти два года. Начинать воевать просто сапёром в составе мо-

томаневренной группы, а стал сапёром-разведчиком. Под конец службы до декабря 1988 года участвовал в подготовке к выводу наших подразделений за «речку». Награжден медалью «За боевые заслуги».

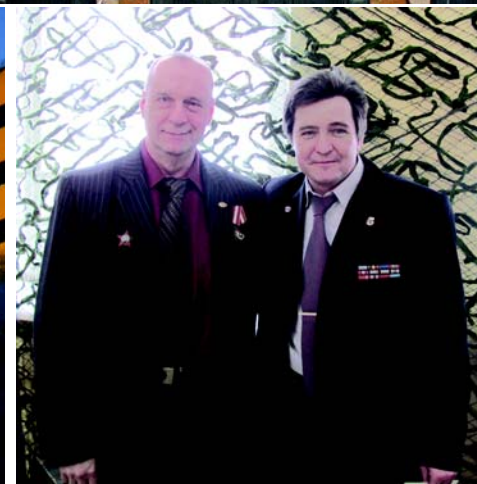
И вот уже более двадцати лет Александр Петров трудится на базе УММ электрогазосварщиком. Вспоминая армейскую службу, говорит:

– Те годы с их известными трудностями укрепили характер, сформировали определенное жизненное мировоззрение. Без них во многом тяжело было бы разобраться самому и сына наставить на верный путь.

Кстати, сына его тоже зовут Александром. Ему 16 лет, и он уже определился по жизни – собирается поступать в Рязанское военно-воздушное училище.

Наверно, не случайно и Антон Ершов, сын проходчика СМУ-8 Вячеслава Ершова, деятельно готовится к предстоящей службе в армии: увлёкся армрестлингом и уже отличился на каких-то соревнованиях, заняв второе место. Значит, метростроевские «афганцы», отмеченные грамотами за военно-патриотическое воспитание молодежи, занимаются им, прежде всего, в собственных семьях.

Вячеслав Ершов был призванником



Гвоздь праздничной программы – полевая кухня.



Фото А. АНИКИНА



# По кольцу пустят городские электрички

ПРОЕКТ

## С них можно будет легко пересестись в метро

Столичные власти вновь вспомнили идею пуска пассажирских поездов по МОЖД — малому кольцу Московской железной дороги. Чтобы добыть денег на столь масштабный проект, мэрия в ближайшее время обратится во Всемирный банк за долгосрочным займом. Об этом заявил первый заместитель мэра Юрий Росляк.

—Идея того стоит, ведь в городе, по сути, создается новый вид наземного транспорта, равноценный по комфорту метрополитену, — добавил он.

Сейчас по заказу мэрии Москомархитектура разрабатывает проект первого участка малого кольца МОЖД — между площадью Гагарина на юге столицы и ММДЦ «Москва-Сити» в центре. Весной, как только позволит погода, здесь должны начаться подготовительные работы. Железнодорожники хотят перенести за пределы города несколько грузовых станций и дворов. А пустить на этом участке электрички планируют в 2013 году. Всего на МОЖД будет 30 станций. Пассажирское движение между ними мэрия общает начать в 2015–2016 годах. А возле станций планируется разместить офисные центры, стадионы и фитнес-клубы.

## Наземное метро

МОЖД — огромное, длиной 54 километра, кольцо. Его построили еще в 1908 году и сразу пустили пассажирские поезда. Правда, ненадолго. Билеты были так дороги, что составы ходили почти пустыми. А потому дорогу сделали грузовой. В начале прошлого века Московская окружная была чем-то вроде МКАД. С тех пор, правда, белокаменная так разрослась, что кольцо стало внутренним. Сейчас оно буквально разрезает десятки районов столицы с общим населением под три миллиона. Вот власти и задумались: а что если МОЖД вновь сделать пассажирской? Ведь сейчас, живя в районе «Войковской», попасть, скажем, в Ботанический сад — целая проблема. По карте два района совсем близко, но... Нужно ехать на метро в центр, делать две пересадки. Меньше чем за 40 минут не управиться. А если двигаться по кольцу МОЖД, путь займет всего 15 минут. Почувствуйте разницу! К тому же из Москвы за последние 15 лет вывели около 200 промзон, и возить промышленные грузы по городу нет острой необходимости.

—Планируется, что к 2015 году по кольцу будут курсировать 100 пар пассажирских поездов, — сообщили в РЖД. — График движения — с 6 утра до часа ночи. В часы пик поезда будут ходить через пять минут, почти как в метро. В межпиковое время — через 10–12 минут, как по московскому монорельсу.

## Пересадка — за пять минут

Ученые НИИПИ Генплана Москвы уже подсчитали: по кольцу ежедневно могут проезжать до 900 тысяч пассажиров. Примерно столько же, сколько по Кольцевой линии метро. А все потому, что каждую станцию МОЖД хотят сделать пересадочной. К каждой будет идти маршрутка или автобус. Возле 12 остановок будут станции метро всех радиальных линий. Причем девять из них — совсем рядом, ближе 400 метров. Пересестись можно буквально за пять минут. Недалеко от семи остановок МОЖД будут станции разных направлений железной дороги.

Сейчас задача архитекторов — создать проекты новых станций, а уже через год их начнут строить. Не менее важно сделать дорогу электрической, построив над ней контактную сеть. Ведь сейчас локомотивы на МОЖД работают на дизельном топливе и чадят. Электротяга куда экологичнее.

**Никита МИРОНОВ.**

«Комсомольская правда».

## Под Москвой построят еще один город?

### В нем будут дороги, пешеходные бульвары и даже музеи

—Под Москвой должен быть построен еще один город. Мы уже начали разработку программы освоения подземных пространств столицы, — с таким сенсационным заявлением выступил недавно директор НИИПИ Генплана Москвы Сергей Ткаченко.

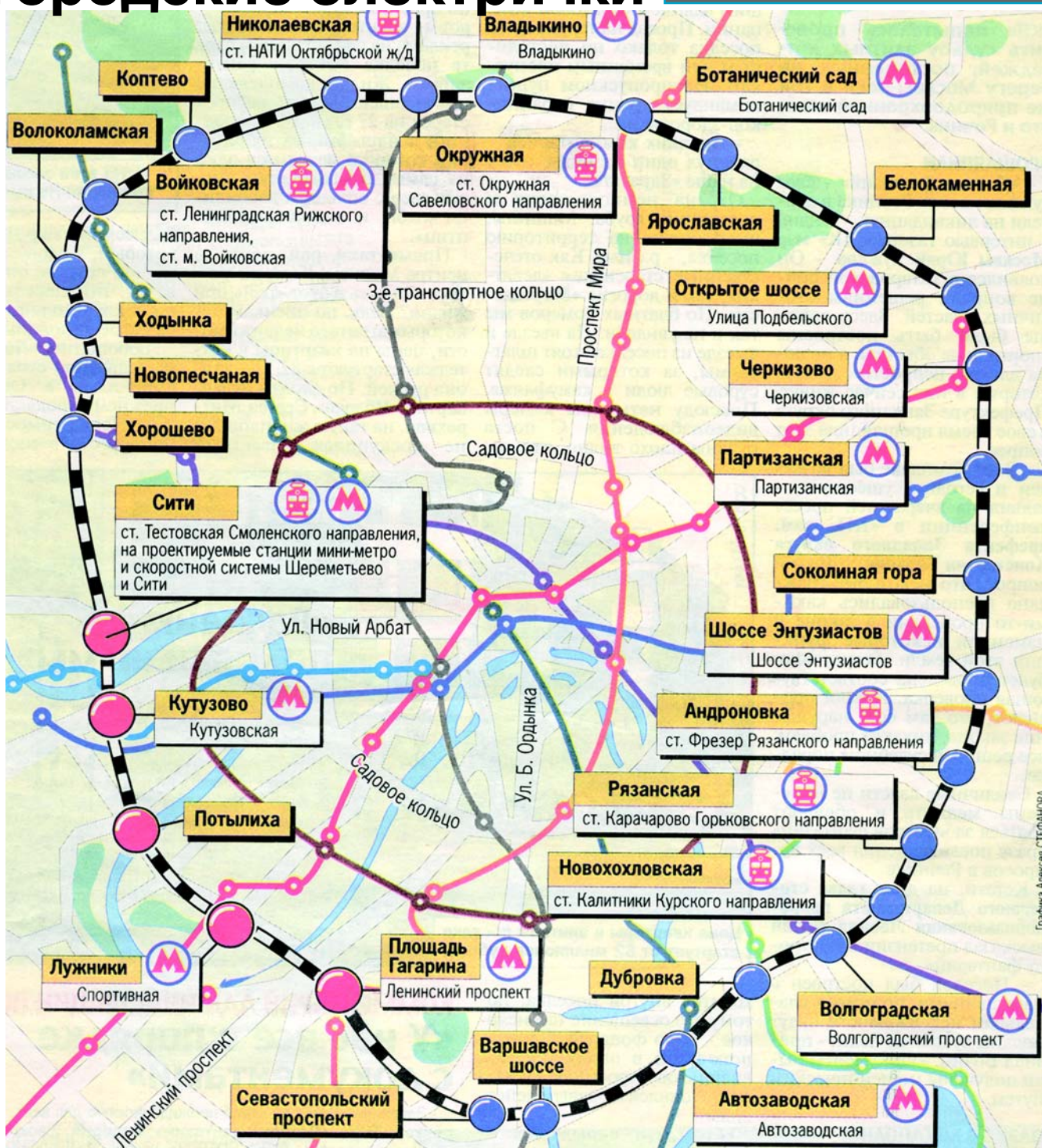
Он заявил, что здесь «будут строиться абсолютно другие, нежели на земле, транспортные развязки». Подземный город, по его словам, «позволит свести на нет транспортные недостатки, которые существуют на поверхности. Передвигаясь по Москве-2, город можно будет пересечь ментально».

Новую Москву, по словам Ткаченко, станут строить потому, что при существующей радиально-кольцевой системе дорожного движения от пробок избавиться не получится никак. А по новым, подземным дорогам «человек сможет добраться до работы, не выходя на поверхность». Впрочем, в Москве-2, по словам Ткаченко, будут и пешеходные бульвары, и торговые комплексы, и даже музеи! Сроков постройки подземной столицы Ткаченко, впрочем, назвать не смог. Лишь сказал, что быстро все сделать не получится.

Но, может... и не стоит ничего делать? И не лезть под землю, а сначала на земле навести порядок?

**Никита МИРОНОВ.**

«Комсомольская правда».



— линия малого ж/д кольца

**Хорошево** — станции с выходом в город к наземному транспорту

**Николаевская** — ст. НАТИ Октябрьской ж/д

**Партизанская** — станции с пересадкой на другие ж/д станции

**Партизанская** — станции с пересадкой на метро

— эти станции откроют в 2013 г. — эти станции откроют в 2015 г.

### ЛИНИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Сокольническая, Калужско-Рижская, Калининская, Люблинская, Замоскворецкая, Серпуховско-Тимирязевская, Кольцевая, Филевская, Арбатско-Покровская, Таганско-Краснопресненская

**Виктор ГЕРАМИ,**  
профессор, завкафедрой  
логистики МАДИ:

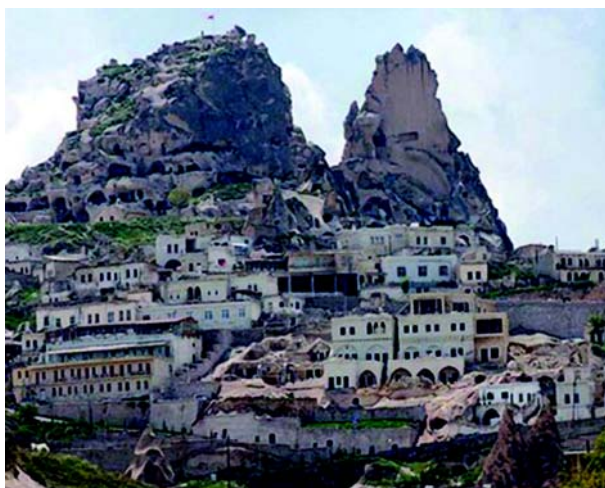
### «Обязательно нужен единый билет»

—Идея хорошая. В Берлине она уже реализована. Там есть и метро, и хороший наземный транспорт, и городские электрички. А главное —

удобные пересадочные узлы. Вот и в Москве популярность электричек будет зависеть в первую очередь от их вписанности в систему городских перевозок. Очень важно, чтобы станции электропоездов и метро были как можно ближе друг к другу. А переход между ними не по разбитому тротуару через два светофора, а прямой и комфортный.

### КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Обязательно нужен единый билет — на метро, наземный транспорт и городские электрички. Интервал движения электропоездов — как можно короче. Необходимо отрегулировать массу вещей! Главный критерий — экономия времени горожан. Если москвичи почувствуют, что электрички реально экономят их время, успех идеи обеспечен.



В местности Каппадокия в Турции еще в первом тысячелетии до нашей эры аборигены строили подземные города. Таковых археологи нашли уже 36. Самый глубокий — Деринкуй. На поверхности он выглядит примерно так, а вниз уходит на 20 этажей. Здесь люди жили, работали, подолгу не выбираясь на поверхность.

### МНЕНИЯ

**Михаил НИКУЛИН,**  
начальник технического отдела  
Мосгоргеотреста:

—Возводить под землей можно все что угодно! Японцы строят даже под морем. Есть тоннель под Ла-Маншем. И ничего не рухнет. Все дело в цене вопроса. Чем масштабнее подземное строительство, тем сложнее грунты, тем больше нужно потратить на различные защитные мероприятия — чтобы не было провалов. А еще нужно скрупулезно соблюдать технологию.

**Андрей ЛУКАШОВ,**  
профессор кафедры геоморфологии и палеогеографии географического факультета МГУ:

—Под Москвой очень пестрая инженерно-геологическая обстановка. Слишком много коммуникаций, слишком много известняков — древних морских пород, в которых вести подземное строительство опасно. Мы можем нарушить и без того очень хрупкое природное равновесие. Ведь провалы и просадки почвы уже вовсю идут. А что будет, если начнется новое масштабное строительство?



# Всегда мы уходим, когда над землею бушует весна...

Памяти Владимира Ивановича Ефимова

Прошел год, как не стало с нами Владимира Ивановича Ефимова. Он умер 21 марта прошлого года. Ему было 68 лет.

Вся жизнь Владимира Ивановича была крепко-накрепко связана со СМУ-8 Метростроя. Молодой энергичный инженер, только что получивший диплом об окончании института, он пришел в коллектив в 1963 году с огромным желанием работать, расти, совершенствоваться в профессиональном плане. Свои первые производственные шаги начальник смены Ефимов сделал на строительстве двух подземных переходов под улицей Горького, затем — подобного объекта, но уже под Ленинградским шоссе. Руководил в ту пору коллективом Павел Семенович Бурцев.

В начале семидесятых годов Владимир Иванович участвовал в сооружении Центрального пересадочного узла, уникального объекта: в центре Москвы соединили три действующие станции — «Театральную», «Охотный ряд» и «Площадь Революции». Строительство шло без остановки движения поездов. В 1975 году ЦПУ был сдан в эксплуатацию с оценкой «отлично».

В его трудовой биографии были станции «Бабушкинская», «Полянка», «Чертановская», «Цветной бульвар», «Площадь Ильича» и другие. Он трудился начальником ПТО, заместителем главного инженера и потом главным. А с 1980-го по 1989-й возглавлял коллектив СМУ-8. Человек активный, творческий, он всегда интересовался

всеми новым, передовым. С большой охотой занимался рационализаторской работой — с целью улучшить и удешевить производственный процесс.

За свою долготельную трудовую деятельность Владимир Иванович Ефимов был отмечен орденом «Знак Почета». Он — лауреат Государственной премии Совета Министров СССР, имел три медали ВДНХ — золотую, серебряную и бронзовую.

Несмотря на занятость, а большую часть времени Владимир Иванович, конечно же, проводил на работе, он всегда старался уделить внимание семье, которую любил и о которой всегда заботился. Рядом с ним по жизни шла его прекрасная супруга — Зинаида Григорьевна, с которой они вместе воспитали дочь и внука, которому сейчас уже 21 год.

Владимир Иванович был чутким, отзывчивым, внимательным к людям человеком. И это я говорю исходя из личных впечатлений. Когда мой муж, Александр Сергеевич Ключников, находился в тяжелом состоянии в больнице, Владимир Иванович помогал, поддерживал, за что я была ему очень и очень благодарна. Никогда этого не забуду.

Владимира Ивановича уважали в коллективе СМУ-8. Вот что рассказывает Эдуард Иосифович Заливако: «Мы познакомились с Владимиром Ивановичем во время сооружения Центрального пересадочного узла в августе 1972 года. Я был



начальником смены, а он — заместителем главного инженера, куратором объекта. С тех пор мы и шагали с ним вместе от стройки к стройке. Потом Владимир Иванович возглавил инженерную службу, а я стал его заместителем. После перевода Юрия Павловича Рахманинова в Главк, Ефимов был назначен начальником СМУ-8. Профессионализм и большой опыт заметно выделяли его из общей плеяды руководителей. Бережное отношение к кадрам, доброта и чуткость к подчиненным, исключительное трудолюбие — все это снискало ему большое уважение и добрую славу у работников коллектива».

Год прошел, как Владимира Ивановича Ефимова нет с нами, но в СМУ-8 его помнят, и эта память, я уверена, будет еще долго жить в сердцах людей.

Оксана КЛЮЧНИКОВА.

## Большая Ленинградка

Мост через канал имени Москвы, являющийся частью Ленинградского шоссе, из двухполосного превратится в шести-полосный.

Эта реконструкция входит в план «Большая Ленинградка», который предусматривает создание бессветовой трассы от центра столицы до МКАД.

По данным РИА «Новости», ширина моста в ходе ремонтно-восстановительных работ не изменится, организовать движение по шести полосам вместо двух позволит ликвидация разделительной полосы.

Сейчас движение по мосту осуществляется по двум полосам шириной 11,8 метра каждая, ширина разделительной полосы составляет 1,2 метра. После реконструкции размеры тротуаров не изменятся, а проезжая часть будет состоять из шести полос шириной 3,75 метра каждая.

В рамках «Большой Ленинградки» также планируется дорожное строительство на Тверской улице, Ленинградском проспекте, Ленинградском шоссе и трех площадях — Пушкинской, Триумфальной и Тверской заставы.

## Повышение штрафов

Московская городская дума на заседании 3 марта приняла законодательную инициативу об увеличении в 5–10 раз штрафов за парковку автомобилей на тротуарах, остановках маршрутных транспортных средств и остановках, предназначенных для инвалидов.

Теперь документ должен подписать мэр Москвы Юрий Лужков, который в январе 2010 года и был инициатором повышения штрафов.

Документ предполагает внесение изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях, и далее будет направлен на рассмотрение Госдумы.

Штрафы предлагается увеличить с 300 до 3 тыс. рублей, со 100 до 500 рублей.

## Хрущевки уходят позже

Власти отодвинули срок сноса пятиэтажек на 2012 год. Финансовый кризис серьезно сказался на масштабных и социально значимых городских программах. Одна из них касается сноса пятиэтажек — его планировалось завершить до 2010 года. Однако не уложились. Очередная дата окончательной победы над хрущевками — 2012 год.



## Учиться — в колледж № 53!

Неблагоприятная демографическая обстановка в стране, слабая работа в школах по ориентации наших подростков на приобретение трудовых профессий и специальностей создают проблемы при наборе новых учащихся в профессиональные учебные заведения. Это побуждает администрацию и педагогический коллектив колледжа № 53 к усилению агитационной работы в тех учебных заведениях, откуда следует ожидать будущих абитуриентов.

Пройдет совсем немного времени, и старшекурсники нашего колледжа после выпускных экзаменов покинут его стены. Ребята пойдут работать, учиться в вуз или служить в армии. В колледж начнут приходить абитуриенты из школ, профессиональных лицеев и училищ Москвы, Московской области. Чтобы работа по приему новых

обучающихся на ступень начального профобразования (НПО) и студентов на ступень среднего профобразования (СПО) проходила более уверенно и в чем-то предсказуемо, руководство нашего колледжа заблаговременно организует профориентацию. В учебные заведения направляются преподаватели и мастера производствен-



Учащиеся приходят в музей во время официальных экскурсий и в свободное время.

ного обучения, которые рассказывают об особенностях поступления в наш колледж и обучения в нем. Участвуют в этой работе и руководители колледжа.

Причем, мы не ограничиваемся лишь устной агитацией с применением наглядных средств и видеофильмов, а приглашаем будущих абитуриентов к себе в колледж, который обладает достаточной учебной и производственной базой. У нас также от-



В тренажерном зале.



В лицее № 2 г. Мытищи заместитель директора А.А. Родонич, учащиеся Кирилл Турбин и Илья Данилов рассказывают о своем колледже.

личные тренажерные залы. В одном из спортзалов (во 2-м учебном подразделении) регулярно проводятся соревнования, организуемые Московской федерацией тяжелой атлетики и Департаментом образования города Москвы. В них участвуют и учащиеся нашего колледжа, завоевывают призовые места. Активно ребята занимаются и другими видами спорта.

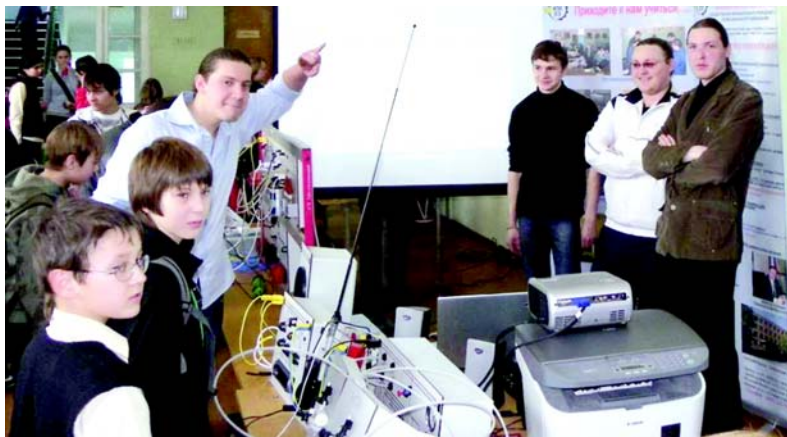
В колледже создан достойный музейный комплекс, в развитии которого важную роль играют наши руководители — директор Владимир Алексеевич Федорцов и его заместитель по учебной части Александр Александрович Родонич. Недавно

был осуществлен ремонт в двух помещениях Музея боевой славы 1-го гвардейского танкового Донского корпуса. Теперь в нем производится работа по восстановлению музейной экспозиции, которая должна завершиться к 65-летию Великой Победы.

Колледж № 53 провел работу по профориентации практически во всех близлежащих московских школах, а также в некоторых школах, профессиональных лицеях и училищах городов Мытищи и Пушкино. Приглашаем к себе на учебу и детей метростроителей. Будем рады вас видеть, ребята.

Иларион РЫБАКОВ,  
руководитель музейного  
комплекса колледжа № 53.

Презентация колледжа № 53 в одной из московских школ. Её проводят студенты старших курсов среднего профтехобразования.



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 16.03.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2295

Заказ № 1016