

МЕТРО СТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПРИРОСТ ПУТЕВОГО БЕТОНА

На 946-й шахте субподрядчики СМУ-8 из Транстоннельстроя укладывают путевой бетон в правом перегонном тоннеле. К 22 марта они забетонировали 157 погонных метров, что соответствует 98 процентам задания на месяц. В ночь на 23 марта участок Романа Устрицкого собственными силами приступил к укладке путевого бетона в левом перегонном тоннеле. До начала апреля эта операция должна быть осуществлена на 190 метрах, после чего останется забетонировать еще около 300 метров.

Всего же в тоннелях пускового участка Люблинско-Дмитровской линии к 22 марта путевой бетон уложен на 2,59 км при общей длине 5,45 км.

НАШИ – НА «ШИПИЛОВСКОЙ»

Проектировщики разместили будущую станцию метро «Шипиловская» около перекрестка одноимённой улицы и улицы Мусы Джалиля. В качестве генподрядчика там, на юго-западном продолжении Люблинско-Дмитровской линии, выступает Трансинжстрой. А субподряд на сооружение части стационного комплекса «Шипиловской» – в руках метростроевцев.

С нового года к выемке грунта из котлована этой станции приступил участок Вячеслава Деханова из СМУ-9. В январе механизаторы взяли около 5 тысяч кубов, в феврале – 6000, а к началу апреля они планируют справиться с остальными семью тысячами кубов.

Креплением стационарного котлована «Шипиловской» и последующими операциями в нем занимается участок Андрея Чижевского из СМУ-3. В начале третьей декады марта он уже выполнил бетонную подготовку лотка на площади порядка 200 квадратных метров.

СТРОИТСЯ ВЕСТИБЮЛЬ «МАРЬИНОЙ РОЩИ»

Успешно справившись с бетонированием внутренних конструкций наклонного хода, участок Алексея Носова из СМУ-1 строит стационарный вестибюль. Его лоток, занимающий площадь около 800 квадратных метров, полностью готов, быстро растут внешние стены и перегородки. К концу текущей недели и перекрытие нижнего уровня вестибюля будет забетонировано почти целиком – останется лишь 20 квадратных метров в зоне примыкания к наклону. В первых числах апреля участок планирует справиться и со вторым уровнем перекрытия. А в одном из углов готовится задел для самого верхнего, третьего уровня.

В РАБОТЕ ЭСКАЛАТОРЫ «ДОСТОЕВСКОЙ»

В наклонном ходе станции «Достоевская» монтажники 5-го участка СМУ-4 завершают выверку всех эскалаторных зон. Начальник участка Дмитрий Колесов отмечает отличную работу горных мастеров Анатолия Чубрина, Рафаэля Зябирова и Сергея Бурцева. С 28 марта, в соответствии с графиком, начнется навешивание эскалаторного полотна.

ЧИСТЫЙ АВТОМОБИЛЬ

С 5 апреля правительство Москвы проводит общегородской месячник «Чистый автомобиль». Одна из важнейших задач этого мероприятия – воспрепятствовать выносу грунта и грязи со строительных площадок на магистрали города.

И юбилей, и смелый взгляд вперёд

17 марта в Экспоцентре, что на Красной Пресне, состоялось сразу три события, так или иначе связанных с метростроением: юбилейное заседание правления Тоннельной ассоциации России (ТАР), посвященное 20-летию этой профессиональной общественной организации; открытие международной выставки «Интертоннель-2010» и научно-техническая конференция «Транспортные тоннели для будущих скоростных магистралей».

По итогам заседания и конференции в тот же день было принято постановление, в констатирующую части которого дана положительная оценка деятельности ассоциации, объединяющей более 500 ведущих инженеров-トンнельщиков и горных инженеров, а также 76 коллективных членов, которыми являются крупнейшие строительные, проектные, эксплуатационные, опытно-конструкторские организации и профильные учебные заведения, причем, не только из России. В работе ТАР также участвуют тоннельщики Белоруссии, Украины, Азер-

байджана, Казахстана, Франции, Германии и Канады.

Главной задачей ассоциации является и остается всемерное содействие ускорению научно-технического прогресса, повышению эффективности, качества и безопасности при проектировании, строительстве, эксплуатации и проведении опытно-экспериментальных работ для тоннелей различного назначения и других подземных сооружений. Для лучшего решения этой задачи ТАР не только наращивает свою численность, но и постоянно ищет новые формы использования аккумулированного интеллектуального и информационного потенциала.

Например, за последнее время можно назвать научно-техническое сопровождение проектирования и строительства в Москве Лефортовского и Серебряноборских тоннелей; участие в решении проблем, связанных с сооружением метрополитенов в ряде городов России; ежегодное проведение международных выставок «Подземный город»; организацию смотра-конкурса «Наилучшее применение передовых технологий при освоении подземного пространства».

В течение пяти лет Оргкомитет этого смотра-конкурса возглавляет руководитель Департамента дорожно-мостового и инженерного строительства Москвы Александр Николаевич Левченко, который еще в 2003 году был избран членом правления ТАР.

28 декабря 2009 года в связи с уходом Владимира Аркадьевича Брежнева с поста председателя правления ассоциации исполнение его обязанностей было возложено на Александра Николаевича Левченко. Участники юбилейного заседания 17 марта утвердили его в качестве нового председателя правления Тоннельной ассоциации России.

На том же заседании состоялось



На выставке «Интертоннель-2010».

Александр Николаевич Левченко



Ведущий специалист строительного комплекса города Москвы, координирующий работу по сооружению тоннелей, других сложных и уникальных объектов городской инфраструктуры.

Трудится в строительном комплексе столицы более 25 лет, начав с должности мастера специализированного управления. В настоящее время – руководитель Департамента дорожно-мостового и инженерного строительства города Москвы.

Председатель правления Тоннельной ассоциации России. Доктор технических наук. Заслуженный строитель Российской Федерации.

приуроченное к 20-летию ТАР на граждение ряда известных тоннельщиков. За большой вклад в развитие и совершенствование строительства подземных сооружений города Москвы Благодарственными грамотами мэра Москвы Юрия Михайловича Лужкова были отмечены Владимир Аркадьевич Брежнев и генеральный директор Мосметростроя Геннадий Яковлевич Штерн.

Встреченный потом уже у входа на выставку «Интертоннель-2010» главный инженер ТО-6 Сергей Владимирович Бочаров сказал о юбилее Тоннельной ассоциации:

– Мосметрострой входит в ее состав с самого основания. За 20 лет мы привнесли в работу ТАР немало инновационных идей. Так что являемся полноправными участниками этого праздника.

Приступая далее к рассказу о выставке, надо сразу отметить, что она проводится лишь в третий



Фото А. Попова

раз и по своему масштабу заметно уступает «Подземному городу». На ней нет экспозиций ни Мосметростроя, ни питерского Метростроя. Не представлены также Метрогипротранс и его питерский аналог. В определенной степени их заменяет экспозиция Тоннельной ассоциации, где есть стенд, посвященный развитию системы метрополитенов России, общая длина линий которой превышает 400 километров. Итак, к настоящему моменту метро работает в семи городах страны – в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Екатеринбурге, Самаре и Казани. Проектируются и строятся метрополитены в Омске, Челябинске, Уфе и Красноярске. Отдельно показано уникальное достижение отечественного строительства – осуществленная в Москве, а потом и в Санкт-Петербурге механизированная проходка эскалаторных тоннелей. Во всем мире такого никто еще не делал.

Чуть ли не единственный на всю выставку объемный макет своего объекта выставил Тоннельный отряд № 44, строящий в городе Сочи дублер Курортного проспекта. Зато в большом количестве демонстрируются изделия или технологии различных зарубежных фирм, которые сравнительно недавно пришли на российский строительный рынок и планируют найти здесь новые точки приложения сил. Например, шведская компания «Systemair» AB уже оснащает своими вентиляторами два крупных российских тоннеля и ищет



Заместитель генерального директора БАМтоннельстроя
М.Ю. Беленький.

Туляки на Красной Пресне: доцент ТГУ П.В. Деев и профессор Н.С. Булычев.



Мне прошлого немного жаль...

Владимира Ивановича Бутко, заместителя генерального директора СМУ-11, я знаю больше тридцати лет. Тогда, в семидесятых, мы и предположить не могли, что годы летят с такой скоростью. И тем более не могли предположить, что когда-нибудь, встретившись вот так, как сегодня, в его кабинете, мы будем говорить уже о внуках и внучках. И о промелькнувшей молодости.

Но это случилось. Мы встретились. И вспоминаем. Тем более есть повод, Владимиру Ивановичу теперь — 60.

—Большую часть своей жизни человек проводит на работе. Для каждого из нас очень важно найти себя, свое дело. Вам, Владимир Иванович, в этом плане повезло.

—Действительно повезло, я нашел свое дело и, что самое главное, свой коллектив, хотя в молодости даже и не планировал профессиональную жизнь связывать со строительством. Что-то я, конечно, умел, приходилось поддерживать в нормальном состоянии дом мамы, но никогда я не занимался ни каменным ремеслом, ни штукатурным, ни майярным. Мои мечты были связаны с небом, с космосом. Физически я был отлично подготовлен. Все школьные годы активно занимался гимнастикой, баскетболом, легкой атлетикой, участвовал во Всесоюзных соревнованиях, выполнил нормативы кандидата в мастера спорта в легкокатлетическом десятиборье, прыжках в длину, беге на 100 метров. Но, чтобы стать военным летчиком, надо было иметь более скромные габариты, мой высокий рост не соответствовал стандартам. Об авиационном училище пришлось забыть. Но в Москву я, тем не менее, отправился с надеждой занять пост главного конструктора космических кораблей Королева, поступил в МВТУ имени Баумана. Учился и продолжал заниматься спортом: неоднократно становился чемпионом МВТУ и московского «Буревестника» по легкой атлетике. Защищал честь Москвы на первенстве Центрального совета. Но именно спорт, разъезды по городам и весям привели к тому, что через три года вуз я оставил. Мой родственник, в ту пору главный маркшейдер СМУ-3 Анатолий Григорьевич Герасимов, посоветовал пойти на Метрострой, в комсомольско-молодежный коллектив СМУ-11, куда я и устроился 1 августа 1973 года. Три месяца

На станции «Бульвар Дмитрия Донского»
Сергей Георгиевич Камышов,
Владимир Иванович Бутко,
Сергей Владимирович
Марушкевич, Сергей
Сергеевич Уханов, Демури
Михайлович Хулордава,
Александр Васильевич
Иванов. 2003 год.

ца техшколы, а затем — перегонные тоннели в районе «Тушинской», которые я сооружал в составе участка Владимира Степановича Горбунова, в бригаде Николая Лесика.

Мне не сложно было. Физического труда не боялся. И потом... появились деньги. Теперь мне не требовалась помочь из дома. Я уже сам мог помогать, от чего получал всегда большое удовольствие.

—Вы как-то уже очень стремительно из разряда рядового проходчика перешли в бригадиры...

—Предложение возглавить комплексную бригаду я получил от начальника СМУ-11 Казимира Станиславовича Янчевского в 1975 году. Правда, бригады как таковой не было. Мне самому еще только предстояло ее сколотить из новобранцев, для чего и отправился по военным частям Прибалтийского военного округа. Был в Вильнюсе, в Риге, в Капускасе... В Москву привез 26 человек, вместе с которыми предстояло построить депо «Новогиреево». Это была большая интересная самостоятельная работа. Делали все: от монтажа смотровых канав до возведения нефа, а неф с по-перечным шагом колонн 24 метра, фермы — 20-тонные. Работа не прекращалась ни днем, ни ночью — со временем не считались.

—И о здоровье не думали...

—Еще как не думали! Сейчас и представить трудно, как работали на той же «Тушинской» — по колено в воде. А то и босиком. Сапог увязнет в грязи, ногу выдернешь и пошел — вперед с носилками. Больше переживали за дело, чем за себя. Опять же соцсорев-



СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО

метро она оказалась отрицательно. СМУ-11 до перестройки — это коллектив-универсал. Мы освоили все виды работ: строили метро открытым и закрытым способами, депо, жилые дома, школы, пионерский лагерь «Юный метростроевец». И специалисты были на все руки, обученные нескользким профессиям. Благо в технике давали прекрасные знания. А сейчас полный упадок в профессиональном плане. Мастера все давно в коммерческих структурах, что особенно обидно. Но с другой стороны — поймешь. Сколько лет мы сооружали станцию «Бульвар Дмитрия Донского»? Начали, а затем стройка остановилась. Так же и со станцией «Зябликово» получилось. А люди хотят стабильности. Сегодня особенно болит душа за коллектива. Загруженности нет, да и самого коллектива уже нет, и возрождения пока не видно.

—Последние двадцать лет — вы заместитель директора СМУ. Как вам кажется, вы достигли всего, чего хотели?

—Себя и свои возможности я не переоцениваю. У каждого человека своя ниша. Если ставил перед собой цели, то и добивался их. Чувствую, что люди относятся ко мне с уважением. А это уже немало. И дома все нормально.

—Дома, как я знаю, все и всегда крутилось вокруг вас. Невероятно заботливый муж, отец, зять, брат, включая двоюродных и троюродных родственников. Не устали от добрых дел в свою, теперь уже 60?

—Нет! Нет! Но даже если устал, никому не признаюсь.

—Но ведь теперь, когда супруга на заслуженном отдыхе, завтрак и ужин можно переложить на ее плечи.

—Обязанности по дому так на мне и остались. А Валентина полностью занята воспитанием孙女. Еще недавно я был единственным мужчиной в семье, а теперь в моем полку прибыло. Теперь у меня крепкая подруга. С зятем, Виктором Логиновым, мы сразу нашли общий язык, сдружились. Он, кстати, тоже не безрукой по части домашних дел. Это я стараюсь освободить его, зная, как он устает на съемках очередных серий фильма «Счастливы вместе», где играет одну из главных ролей.

—Виктор приглашает вас на съемки?

—Дочь Ольга с внуком иногда ходят на съемки ситкома. Саша даже выучил песню, которую его отец поет перед началом фильма: «Кто тебе сказал, ну кто тебе сказал, что тебя я не люблю». А я был на генеральных репетициях и премьерах всех, пока еще немногочисленных театральных постановок, в которых он занят. В спектакле «Ненормальная» Виктор играет с Екатериной Стриженовой. В спектакле «Однажды в Голливуде» — с Лицией Федосеевой-Шукшиной и Татьяной Кравченко. Его партнеры в «Дублере» — Евгения Добролюбская и Оскар Кучера, а в «Квадрате круга» — коллеги по сериалу «Счастливы вместе». Мои отзывы о работе Виктора на сцене ему далеко небезразличны.

—А как изменилась ваша жизнь с появлением孙女?

—Благодаря ему выучил все марки иностранных автомобилей — Александр обожает гоночные машины. В свои три года не ошибается ни в названиях, ни в логотипах. Когда у нас делали Ленинградку, он постоянно «выгуливал» меня вдоль строительной площадки, чтобы понаблюдать, как работает строительная техника. Бульдозеры, экскаваторы, скреперы — все это тоже его безмерно увлекает.

Никогда раньше я не выдерживал больше 10–12 дней в отпуске, а в компании孙女 мне и месяца стало не хватать. Лето они с бабушкой проводят в Болгарии, где зять купил квартиру. Вот я к ним и наезжаю.

—Значит, все мечты сбылись?

—А孙女? Надеюсь, что孙女给我 подарит старшая дочь Оксана. Главное, чтобы все мы были здоровы. И чтобы процветал Метрострой.

—Ну, я тоже надеюсь, что обо всех переменах в жизни вы нам еще расскажете — в следующий юбилей. Добра и счастья вам, Владимир Иванович.

Нина СОЛОВЬЕВА.



Дочь Ольга с внуком Сашей на острове Краби в Таиланде. 2010 год.



Впереди — вся жизнь. Владимир Иванович и Валентина Николаевна Бутко.



Дедушка в малыше души не чает. Пока у Владимира Ивановича Саша единственный внук. Но он надеется еще на внучку.



Владимир Иванович Бутко в кругу семьи: с женой Валентиной Николаевной, ее родителями — Евдокией Ивановной и Николаем, дочерьми Оксаной и Ольгой, зятем Виктором, внуком Александром.

лись и сдружились как с хозяевами, так и с другими гостями — из Польши, Югославии. Экскурсии, спортивные соревнования... Я там завоевал восемь медалей. Выступал во всех, каких только можно, видах. Перед отъездом все мои медали сложили в большую пивную кружку, налили туда русскую водку и угостили всех участников международного лагеря. Никто от угощения не отказывался. Все пили, причем с большим удовольствием.

—Все-таки ностальгия по прошлому присутствует...

дения и поощрения. Для начальника СМУ Александра Алексеевича Евтихиева я был в какой-то мере «глазами», то, что не увидел на стройке он, подмечая. Он со мной советовался, интересовался моим мнением. Хотя бывали и разногласия, и наши точки зрения, порой, совершенно не совпадали. Случалось, что бывали даже «на ножах». Но я человек незлопамятный. И он отходчивый. Мы оба прекрасно понимали, что вопрос не личного характера, а производственного, а в этом случае прежде всего — дело, никакого перетягивания одеяла на себя просто не может быть. В итоге всегда приходили к общему мнению.

—Как вы встретили перестройку?

—Сама задумка, на мой взгляд, была великолепной. Уходили от партийного диктата. Но вот на строительстве

И юбилей, и смелый взгляд вперёд

Окончание, начало на стр. 1

следующих заказчиков, стараясь привлечь их меньшим энергопотреблением своих вентсистем.

Своими впечатлениями об «Интерトンеле-2010» поделился профессор Тульского государственного университета (и, кстати, один из отцов-основателей Тоннельной ассоциации России) Николай Спиридонович Булычев:

—Международные выставки всегда расширяют кругозор. Для меня особенно интересно видеть то, как всё больше проникает в подземное дело химия. Она помогает делать защиту, упрочняет грунты и улучшает стройматериалы — бетон, цемент. Это все очень удивительно.

Можно добавить, что на состоявшейся в тот же день научно-технической конференции тоннельщиков химические аспекты были основой трёх докладов из 18. Сам же про-

Генеральный директор Спецметростроя С.Б. Ким
и заместитель директора СМУ-12 А.Г. Камышов.



**Финансовый директор
Мосметростроя**
Л.А. Астрин.

**Идет научно-техническая
конференция тоннельщиков.**



фессор представил в соавторстве с Н.Н. Фотеевой, П.В. Деевым и А.Н. Левченко «Универсальный аналитический метод расчета подземных сооружений».

В целом можно сказать, что тема-

тический спектр конференции получился очень широким.

О завершённой уникальной проходке гидротехнического тоннеля под проливом Босфор докладывал финансовый директор Мосметростр-

я Л.А. Астрин, курировавший этот зарубежный объект с самого начала.

Бывший метростроевец, а ныне заместитель генерального директора БАМтоннельстроя Михаил Юрьевич Беленький рассказал о мощно начатом строительстве, сразу в нескольких точках, олимпийской трассы Адлер — Красная Поляна. Здесь будет 6 железнодорожных тоннелей общей длиной 10,4 км, 3 автодорожных длиной 7,7 км и 3 сервисно-эвакуационных штолни длиной 9,3 км. Там используется сразу несколько немецких и канадских тоннелепроходческих механизированных комплексов.

И наряду с такими сугубо деловыми, конкретными выступлениями на конференции прозвучал насыщенный романтикой мечты доклад генерального директора Ленметрогипротранса Николая Ивановича Кулагина. «Подземная» фантастика должна стать реальностью». Он вернулся

к трем дерзким техническим идеям — к проектам тоннелей под Беринговым проливом, под Татарским проливом и под Большим Кавказским хребтом. Технические возможности для их реализации уже есть. Основные препятствия носят финансовый и политический характер. И, тем не менее, железная дорога от Беркакита на северо-восток, в сторону Якутска постепенно строится. А конечная точка этого маршрута будет на Чукотке.

Свой доклад Николай Иванович Кулагин завершил такими словами:

—Три крупных проекта, о которых было рассказано выше, пока не реализованы. Подчеркиваю — пока. Потому что рано или поздно научно-техническая мечта воплощается в жизнь.

Аудитория откликнулась на это оптимистическое утверждение громкими аплодисментами.

Юрий ПЕТРУНИН.



Новый опыт механизированной проходки наклона

В Санкт-Петербурге идёт демонтаж ТПМК «Херренкнхт», с помощью которого метростроители северной столицы осуществили в сентябре-декабре прошлого года механизированную проходку эскалаторного тоннеля станции «Обводный канал». Тем самым они повторили мировое достижение своих московских коллег: практически за год до того СМУ-8 Мосметростроя завершило механизированную часть проходки наклона станции «Марына Роша», применив ТПМК «Ловат». При этом в московском наклонном ходе было смонтировано ровно столько же постоянных колец железобетонной обделки, что и в питерском, а именно — 95. Но надо отметить, как минимум, два существенных отличия.

Во-первых, москвичи затратили на уникальную проходку около четырех месяцев, а питерцы — около трёх. Во-вторых, на станции «Марына Роша» для завершения наклона потребовалось пройти еще 10 метров, прибегнув уже к традиционному, не-механизированному способу, предполагающему чугунную обделку. А на «Обводном канале» ротор «Херренкнхт» красиво вышел в пройденную заранее натяжную камеру.

Что ж, первопроходцам всегда труднее. Им же приходится преодоле-

Так смотрится наклонный ход станции «Обводный канал» после завершения проходки. Январь 2010 г.

левать не только технические, но и психологические барьеры. Ведь могла возникнуть и такая мысль: почему, мол, во всем мире еще никто при строительстве метро не применял механизированный комплекс? А вдруг это в принципе несущественно? Но, как оказалось, вполне осуществимо в двух самых крупных городах России. К тому же при значительно различающихся гидрогеологических условиях. У нас — «московский пирог» с плывуном, а неподалёку Лиговского проспекта. И для того, чтобы освободить место для строительства наклонного хода и вестибюля, осенью позапрошлого года пришлось снести жилой дом.

Ротор ТПМК «Херренкнхт» вышел непосредственно в натяжную камеру.

Видна система тросов, предохранявших щит от «клевка».



Дальнейшие события развивались примерно по той же схеме, что и в Москве, в Марьиной роще, заняв также более полугода.

Для ограждения котлована были применены буро-секущиеся сваи. Замораживание грунта не производилось. Проходческий комплекс собирался на месте будущей проходки из 30–40-тонных узлов и агрегатов (у московского «Ловата» неразъемная моторная плита весила 132 тонны). Весь процесс монтажа ТПМК «Херренкнхт» и проходки сопровождалась немецкими специалистами. Участвуют они теперь и в демонтаже.

Высокоточная железобетонная обделка для наклонного тоннеля была изготовлена силами ЗАО «Метробетон», но с использованием немецких форм. Вес одного кольца составил 44 тонны (в московском варианте было немного больше 47 тонн).

Информация об обстоятельствах проходки эскалаторного тоннеля станции «Обводный канал» получена нами в основном из февральского номера журнала «Технологии мира», а также от пресс-службы петерского ОАО «Метрострой». Кроме того, в конце января на месте событий побывал фотокорреспондент «Метростроевца» Александр Попов. Он привез из северной столицы сделанные на подземной стройке снимки, из которых больше всего, конечно, впечатляет вид на ротор ТПМК «Херренкнхт» из натяжной камеры наклона станции «Обводный канал». Несколько непривычно выглядит и эскалаторный тоннель с рельсовыми путями для двух сколов. На одном из снимков в кадр попали тросы, с помощью которых они предохраняли щит от возможного «клевка» при входении в зону плывуна. На ТПМК «Ловат» потребности в подобном устройстве не было.

Юрий ПЕТРУНИН.



Наклонный ход станции «Марына Роша».
Апрель 2009 г.



Фото А. ПОПОВА



Кто вспомнит Нину Бондаренко?

Откликнитесь все, кто что-то может рассказать о первостроительнице метро Нине Степановне Бондаренко, ушедшей на фронт и погибшей в годы Великой Отечественной войны в Новгородской области.

В феврале этого года заместитель генерального директора ОАО «Мосметрострой» Н. В. Тихонов получил письмо из Великого Новгорода от главного специалиста Новгородской областной общественной организации «Поисковая экспедиция «Долина памяти Н.И. Орлова» Л. В. Лысовой. Вот что она сообщила:

«Наша организация занимается поиском и захоронением останков военнослужащих, погибших в годы Великой Отечественной войны на территории Новгородской области.

Летом 1993 года в Маревском районе Новгородской области нашими поисковиками были обнаружены останки погибших воинов, у одного из которых была медаль «За трудовую доблесть» № 125. По данным Государственного архива Российской Федерации данная медаль вручена Нине Степановне, 1911 года рождения, на основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1939 года «за образцовую работу при строительстве 2-й очереди Московского мет-

рополитена». Останки Бондаренко Н.С. захоронены 22 июня 1993 года на воинском кладбище в деревне Любно, Маревского района, Новгородской области.

Никаких данных о Бондаренко Нине Степановне в документах Государственного архива РФ нет. Обращаемся к вам с просьбой оказать содействие в установлении сведений о месте рождения, месте жительства для дальнейшего поиска родственников Н.С. Бондаренко и увековечивания имени погибшей защитницы Отечества».

Личная карточка первостроительницы столичного метро, хранящаяся в архиве Московского метрополитена, подтверждает, что Нина Степановна Бондаренко, начав свою трудовую путь на сооружении московского метрополитена 7 сентября 1933 года. Работала проходчиком

на участке № 3 шахты № 10–11.

Из архивных сведений также следует, что Нина Степановна Бондаренко, русская по национальности, родилась в 1911 году в Севастополе, в семье рабочих. Проживала по адресу: улица Николаевская, д. 22, кв. 1. До прихода на Московский метрополитен трудилась токарем. Была членом профсоюза и членом ВЛКСМ с 1931 года.

Пока это все сведения, которые удалось получить. Но может быть, еще живы метростроевцы, которые знали Нину Степановну Бондаренко? Или слышали о ней по рассказам других? Или читали в газетах, которые выходили практически на каждой метростроевской шахте? А быть может, на строительстве метро трудились или трудятся ее родственники — наш коллектив всегда славился своими династиями.

Ждем звонков и писем в редакцию.

СВИРИДОВА
Александра Михайловна

После непродолжительной болезни на 87-м году жизни скончалась ветеран Тоннельного отряда № 6 Александра Михайловна Свиридова.

Сорок шесть метростроевских лет... За эти годы инженер-макшайдер Свиридова участвовала в сооружении 10 станций метро и многих километров тоннелей. Все время на подземных работах, все время в шахте. Александра Михайловна прекрасно знала свое дело, была опытным специалистом, который всегда с большой охотой и желанием передавал знания молодым макшайдерам.

Душевный, добрый, отзывчивый человек, Александра Михайловна пользовалась заслуженным авторитетом в коллективе. Вместе со своим мужем, как и она, метростроевцем-макшайдером, она воспитала замечательных детей — дочь и сына, четырех внуков.

Сегодня мы скорбим вместе с родными и близкими Александры Михайловны Свиридовы. Память об этом светлом человеке навсегда останется в наших сердцах.

Администрация, профком, совет ветеранов ТО-6.

ВЛАСКИН
Григорий Мефодьевич

С прискорбием сообщаем, что на 87-м году жизни скончался ветеран метростроения Григорий Мефодьевич Власкин.

Свой трудовую деятельность Григорий Мефодьевич начал в 1937 году рабочим на строительстве наклонного хода станции «Белорусская» (шахта № 7–8). Через год был призван в ряды Вооруженных сил СССР. А в 1941-м принял участие в боях с фашистскими войсками, наступающими на Москву и остановленными на рубеже реки Нары под городом Наро-Фоминском. За доблесть и храбрость он был награжден многими боевыми медалями.

После демобилизации в 1946 году Григорий Мефодьевич Власкин стал трудиться в Конторе спецработ Главтуннельметростроя (в последующем это Управление № 157, ОАО «Визбас», обеспечивающей проходку горных выработок и тоннелей с применением методов водопонижения и замораживания грунтов. Начинал бурильщиком по обслуживанию бурильно-крановых установок, затем стал сменным мастером, начальником смены, а с 1987-го по 1996-й годы — сотрудником отдела материально-технического снабжения. Он работал на многих строящихся линиях метрополитена не только в Москве, но и в других крупных столичных и областных центрах СССР. На его счету немало станций и километров тоннелей, сооруженных под защитой водопонижения и замораживания грунтов.

Григорий Мефодьевич был умелым и ответственным руководителем. Он щедро делился опытом с молодым поколением буровиков. Спокойный, скромный по характеру, он всегда с большим уважением и пониманием относился к людям, с которыми трудился. Был заботливым, любящим мужем, отцом, дедом.

Коллектив ОАО «Визбас» выражает глубокое соболезнование родным и близким в связи с постигшей их тяжелой утратой.

Светлую память о Григории Мефодьевиче мы сохраним в своих сердцах.

Администрация, профком, совет ветеранов ОАО «Визбас».



М.М.Панов (слева) и Г.П. Бельцова (в центре) с классным руководителем учебной группы, преподавателем русского языка и литературы Г.Н. Блохиной, заведующей библиотекой Г.А. Нуварьян и учащимися.

ностей «Авиатриса», где состояла и недавно ушедшая из жизни первостроительница метро, боевая лётчица и штурман полка самолётов Ил-2 Герой Советского Союза Анна Александровна Тимофеева-Егорова. Её и Галину Павловну Бельцову многие годы связывали тёплые, дружеские отношения.

С 2002 года Галина Павловна в составе делегации Ассоциации «Авиатриса» участвует в международных конференциях женщин-авиаторов в США, что является признанием боевых и общественных заслуг летчицы.

Галина Павловна — почётный ветеран Подмосковья, награждена почетным знаком «За заслуги перед BBC РФ».

Несмотря на свой солидный возраст, Галина Павловна ведет активный образ жизни, вносит свой вклад в работу по военно-патриотическому воспитанию молодого поколения россиян. Она частый гость в учебных заведениях Москвы и Подмосковья. Не раз приезжала и в наш колледж: в 2007 году принимала участие в Уроке мужества вместе с ветераном 1-го ГТДК, кавалером трёх орденов Славы Павлом Петровичем Невежиным. А в этом году Галина Павловна пришла к нашим

ребятам через три дня после своего 85-летнего юбилейного торжества. Принесла в нашу библиотеку книги о боевых подругах 125-го гвардейского бомбардировочного полка: «По примеру Расковой» и «Расковцы в небе фронтовом», к изданию и переизданию которых ей пришлось приложить немало усилий.

Выступая перед учащимися, Галина Павловна приводила примеры из этих книг, но больше — из глубины своей памяти. А помнит она многие фронтовые эпизоды в деталях. Никого не оставил равнодушным эмоциональный рассказ Галины Павловны о подвиге её боевой подруги пилота Пе-2 Елены Малютиной. Будучи тяжело раненой осколком снаряда в живот, девушка нашла в себе силы довести самолёт до цели, сбросить бомбы, развернуться, дотянуть до своего аэродрома и в полубомборном состоянии посадить тяжёлый (7 тонн), трудный в управлении самолёт на посадочную полосу. За этот подвиг Елена Малютина получила орден Красной Звезды, а через много лет один боевой американский лётчик, услышав в США от Галины Павловны рассказ об этом случае, снял с руки очень дорогие часы и попросил передать их мужественной лётчице Елене Мироновне Кульковой (Малютиной). Сейчас Елене Мироновне уже за девяносто. Она, пилот Пе-2, и штурман Пе-2 Галина Павловна Бельцова

Штурман Пе-2 Галина Бельцова на фронте, ей 19 лет.



Г.П. Бельцова в галерее Памяти у стендов Владимира Бакутенкова, первого открывшего скорбный список погибших в Афганистане выпускников колледжа.



— два живущих ныне ветерана женского 125-го гвардейского бомбардировочного авиаполка.

Рассказывала Галина Павловна и о том, как, рискуя жизнью, она и её боевые подруги под шквальным зенитным огнём выходили на цель и поражали её, как своим стрелковым вооружением отбивались от фашистских истребителей. Очень часто в небе их выручали наши истребители, а также истребители полка «Нормандия-Неман», в котором воевали французские лётчики.

Глядя на то, как энергично двигалась, жестикулировала и говорила Галина Павловна, трудно было поверить, что ей уже 85, что за её плечами война и 65 лет послевоенной жизни: учёба, работа, общественная деятельность, воспитание своих детей, внуков, правнуков. Её жизнь — воистину достойный пример для наших ребят. Эта встреча останется незабываемой. Как и неожиданный, но весьма приятный для нас приход на Урок мужества Михаила Михайловича Панова, сына Героя Советского Союза Михаила Фёдоровича Панова, чьё имя носит наш колледж. Михаил Михайлович принёс в наш музей 1-го ГТДК материалы об отце. Мы договорились с ним о будущей встрече.

Иларион РЫБАКОВ, руководитель музея комплекса колледжа № 53.



В Доме авиации и космонавтики Г.П. Бельцова и А.А. Тимофеева-Егорова подписывают книги «Расковцы в небе фронтовом» и «Чёрная смерть». Справа — президент Ассоциации «Авиатриса» Х.Х. Макагонова. Снимок сделан два года назад.

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 23.03.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2295

Заказ № 1017