

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

В один день — две развязки

31 августа, накануне Дня города, в Москве состоялось официальное открытие сразу двух автотранспортных развязок, относящихся к одной радиальной магистрали, которая соединяет Третье транспортное кольцо и МКАД — в том месте, где к Кольцевой автодороге подходит Новорижское шоссе.

Первая развязка там и была задумана — на стыке шоссе и проспекта Маршала Жукова, доведенного до МКАД благодаря Живописному мосту и Серебряноборским тоннелям. Эта развязка сооружается взамен устаревшего симметричного «клеверного листа». В ее систему входят четыре эстакады разной длины и высоты. Одна из эстакад (под номером 2) переходит в двухполосный тоннель, который будет пропускать автомобильный поток со стороны области под МКАД, чтобы вывести его на внутреннее кольцо для поездов в северном направлении. Этот тоннель построил, применив «миланский способ» и, естественно, не прерывая движения по МКАД, участок В.А. Артёмов из ООО «Тоннель-2001». А генподрядчиком на всем многоуровневом объекте является ОАО «Московский метрострой».

Вторая развязка находится в районе пересечения проспекта Маршала Жукова с улицей Народного ополчения. Практически туда же подходит и улица Мневники, под которой участок В.П. Купряшкина из СМУ-6 проложил так же двухполосный тоннель. Эстакады этой развязки строил и продолжает строить ОАО «Мостотрест». В качестве генподрядчика на всем большом отрезке реконструируемой магистрали от Живописной улицы до 3-го Силикатного проезда выступает ЗАО «Объединение «Ингеоком».

Силами Ингеокома неподалеку от памятника Народному ополчению было оборудовано место для церемонии открытия развязки: небольшая сцена с микрофонами, открытая экспозиция чертежей и схем, а также шатер на случай непогоды. Туда рано утром, с половины восьмого, начали подтягиваться журналисты, руководители строительных организаций, подъехали члены Правительства Москвы, два первых заместителя мэра — П.П. Бирюков и Ю.В. Росляк. В начале девятого прибыл мэр столицы Ю.М. Лужков, но задержа-

ваться на той точке не стал, чтобы для начала познакомиться с более отдаленной от центра Новорижской развязкой.

31 августа к сдаче была подготовлена ее первая очередь, включающая вторую и четвертую эстакады. Вторая, как уже было сказано, переходит в сооруженный метростроевцами тоннель (кроме ООО «Тоннель-2001» в строительстве участвовало еще СМУ-2). Благодаря открытию развязки автомобилисты, следующие из области, получили возможность без каких-либо задержек у светофоров выезжать на внутреннее кольцо МКАД. Четвертая эстакада обеспечивает свободный поворот с внешней стороны МКАД направо, в сторону области.

В то же время третья эстакада, предназначенная для поворота с внешней стороны МКАД налево, к



Ю.М. Лужков приехал на Новорижскую развязку.

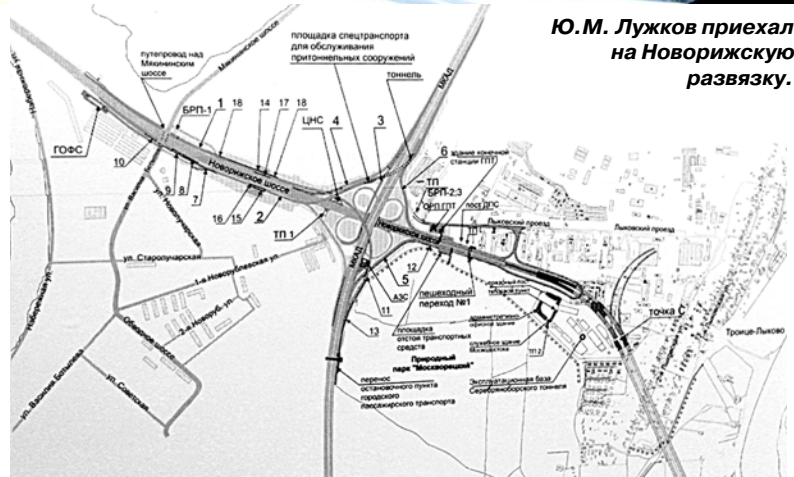


Мэр Москвы Ю.М. Лужков благодарит строителей за хороший подарок ко Дню города.

центру Москвы, еще и не сомкнулась. Проблемной она была год назад, такой остается и до сих пор. От смотровой беседки, сооруженной метростроевцами рядом с въездным порталом своего тоннеля, открывался вид на разрыв в этой эстакаде. Установке двух ее последних опор продолжает мешать круглая вертолётная площадка, которую никак не удается перенести на новое, выбранное поблизости место. Глядя то на чертежи, то на это реальное препятствие, Ю.М. Лужков провел небольшое техническое совещание. Надо полагать, что оно все-таки ускорит решение застарелой проблемы.

Что касается развязки в районе улицы Народного ополчения, то ее открытие тоже было частичным. Из трёх эстакад одна вступила в строй несколькими днями раньше, вторая еще не достроена, та же, по которой движение началось 31 августа, обеспечила левый поворот с улицы Народного ополчения в сторону Живописного моста при движении от Карамышевской набережной. А съездной тоннель, проходящий под улицей Мневники, дает теперь возможность при движении к Третьему транспортному кольцу свободно делать левый поворот в сторону площади Маршала Бабаджяна.

Во всяком случае, завершённые строителями объекты способствуют реальному улучшению дорожной си-



Четыре эстакады и один тоннель для комфортной езды — схема новой развязки на МКАД.

туации на важной городской магистрали. Вернувшись к памятнику Народному ополчению, на объект Ингеокома, Ю.М. Лужков свое выступление перед собравшимися там москвичами начал со слов благодарности в адрес всех строителей, которые ко Дню города подготовили хорошие подарки в виде новых школ, детских садов, тех же дорожных развязок, улучшив тем самым разные стороны жизни горожан. А потом мэр сосредоточился именно на дорожном строительстве:

—Конечно, нас всех волнует ситуация с движением. Мы сейчас находимся в месте, которое является одним из самых сложных в этом отношении. Создаваемая здесь раз-

вязка должна соединить его в режиме бесветофорного движения с МКАД, куда мы подошли несколько лет назад двухэтажным тоннелем. Пересечение МКАД и Новорижского шоссе — тоже исключительно сложный, напряженный узел. Чтобы справиться с такими узлами, нужны особые технические решения. И вот сегодня открываем не одну эстакаду, не один тоннель, а целый комплекс из семи таких серьезных инженерно-транспортных объектов. Теперь мы получаем возможность комфортного, бесветофорного движения по целому ряду стратегических направлений транспортной системы города. За это я хочу поблагодарить строителей, проектировщиков и всех, кто обеспечивал финансирование работ и контроль за их организацией.

К заключительным словам полностью присоединился председатель Московской городской думы В.М. Платонов. Он же от имени своих коллег-депутатов обратился к строителям с очень важным обещанием:

—Стройте спокойно. Мы всегда на добрые прекрасные дела найдем деньги в городе. С праздником!

Остается только вопрос о масштабе поддержки такого несомненно прекрасного и несомненно важнейшего для мегаполиса дела, как метростроение...

Юрий ПЕТРУНИН.



Общий вид развязки на пересечении проспекта Маршала Жукова и улицы Народного ополчения.



Портал тоннеля, который метростроевцы проложили под МКАД.

Ничто на земле не проходит бесследно...

У Петра Владимировича Быченкова сегодня, 10 сентября, юбилей. Какой была его жизнь? О чем вспоминает ветеран? Давайте послушаем его рассказ...

Сегодня мне исполняется 80 лет. Много прожито, что-то осталось в памяти, а что-то уже и забылось. Было детство, юность, зрелые годы. Была учёба и была работа, был и остаётся Метрострой, коллектив СМУ-4.

Недавно в нашей стране отмечалось 65-летие победы в Великой Отечественной войне. Война оставила неизгладимое впечатление, её забыть нельзя, и люди моего поколения часто делят свою жизнь на периоды до войны, во время и после неё.

До войны наша семья состояла из семи человек: отец, мать, братья Павел, Сергей, Николай, сестра Нина и я. Жили в Смоленской области, в деревне Прилепово, прилегающей к деревне Барсуки. Это почти в 150 километрах на запад от Москвы.

В 1936 году деревня Прилепово сгорела. Сгорел и наш дом. Отец с помощью мужиков разобрал и перевёз из другой деревни в Барсуки дом, принадлежащий родственникам. Мы в нём и поселились. Этот дом-пятистенка оказался очень просторным. Печь была настолько большой, что в её топке отец парился с веником, а мать по поручению колхоза пекла хлеб для деревенского магазина.

Земли тоже было достаточно — около пятидесяти соток. Ещё свой небольшой пруд с баней на берегу, сарай для сена и сад. Овцы, свиньи, куры и корова. В колхозе мы получали за трудодни, и всего этого вполне хватало для жизни большой семьи.

И вот война...

Сначала финская. В 1939 году отец ушёл на фронт, в 1940-м вернулся. А летом 1941 года его призвали вновь, как и всех деревенских мужиков (кроме больных и стариков). Старшего брата направили на строительство аэродрома в ближайший районный центр. Мать вместе с другими женщинами допоздна работала в поле. Когда поспела рожь, косить, вязать в снопы, сушить и свозить на специально подготовленные площадки вышли уже все от мала до велика. Сутками напролёт рожь молотили и сыпали в закрома.

Через какое-то время через нашу деревню в сторону Москвы стали проходить роты советских солдат, а 14 октября 1941 года, примерно в полдень, появились немцы.

В тот день было тепло и солнечно, но уже с утра чувствовалось какое-то напряжение. Немецкие солдаты выглядели стройными, чистыми и радостно возбуждёнными. Семья Спириных во главе со стариком, который во время Первой мировой войны был в Австрии в плену, вышла встречать немцев с хлебом, салом и солёными помидорами. Остальные стояли молча и наблюдали. С той самой минуты в деревне все стало зависеть от решений и действий немецких солдат.

Вскоре погода испортилась, полили дожди. Через деревню в сторону Москвы пошли регулярные немецкие войска. Дорогу развезло, и здоровые немецкие лошади-битюги, запряжённые по трое, никак не могли преодолеть подъём и тащить пушку в деревню. Солдаты били их палками и кричали: «Ёо, Ёо!».

Перед приходом немцев многие деревенские, предчувствуя беду, попрятали и закопали в землю всё,



Петру Быченкову 17 лет. 1947 год.

что считали ценным. Мать со старшими закопала часть продуктов, чулки, одежду, швейную машинку и прочее. Все думали, что немцы придут ненадолго, и зарывали своё добро не глубоко — в ведрах, ящиках и бочках. Никто тогда и не думал, что немцы, тыча штыками в землю, всё это найдут. А они приступили к повальным грабёжам, отбирали всё, что приглянется, особенно спрятанные мясо и сало, забирали также свиней, овец... Обычно, заходя в дома, кричали: «Матка, яйка, кура!» Мы в сарае спрятали лошадь, завалив её сеном. А для коровы специально сделали вторую стену в пристройке. Но кто-то донес, корову увели. Тогда мы с матерью пошли в деревню Крутицы, где в хорошем и чистом бабушкином доме располагалось немецкое начальство. Бабушка упростила немцев отдать корову, однако через несколько дней ее забрали опять. В ответ на наше повторное обращение в Крутицы нам показали знакомую шкуру, висющую на заборе.

Зимой, когда стало совсем холодно, в деревню прибыло много немцев, только в нашем доме их было около двадцати. Нас они, конечно, выгнали на кухню, а сами натаскали из сарая соломы и на ней спали. Нам приходилось за ними убирать, топить печь, таскать воду.

Из еды у нас к тому времени уже



Супруги Быченковы прожили вместе почти полвека.

Петр Владимирович с сыном Николаем. 1974 год.



НАШИ ЮБИЛЯРЫ

ничего не было, жили впроголодь. Однажды в нашу пристройку немцы загнали крытую грузовую машину, заполненную буханками хлеба. Когда они куда-то уходили, мы потаскивали из этой машины подмёрзший хлеб. Он был из серой муки, но нам тогда казался белым и необыкновенно вкусным.

В середине зимы, в самые сильные морозы, немцы приказали всем жителям собраться и покинуть деревню. Идти было нелегко. Немцы всё время подгоняли нас и кричали: «Шнель! Шнель!». Они угрожали, что пристрелят того, кто будет отставать. Так и сделали с одним стариком. По дороге к нам присоединились люди и из других деревень. Нас называли беженцами, хотя мы никому не бежали, а были насильно выгнаны из собственных домов. Уже в течение первого дня беженцев набралось так много, что не было видно ни начала, ни конца людской веренице.

К концу третьего дня нас пригнали в небольшую деревню, где мы жили до осени. С едой было очень туго, вдобавок все переболели сыпным тифом. Меня эта участь, правда, обошла, но во время одной из бомбёжек мне в ногу попал осколок — там он и находится до сих пор.

Осенью 1942 года нас всех погнали на железнодорожную станцию, погрузили в вагоны, предназначенные для перевозки скота. Сколько времени везли, трудно вспомнить, дни и недели никто не считал. Иногда поезд останавливался, и тогда

удавалось узнать название населённого пункта: Смоленск, Орша, Гомель, Могилёв... На стоянках никого не выпускали, но разрешали встряхивать из одежды вшей и выбрасывать замёрзшие трупы.

Наконец, наши вагоны очутились в тупике на станции города Бобруйска. И на третий день ночью к нам пришла долгожданная свобода. Кто-то открыл вагоны, и все разбежались, кто куда, говорили, что это сделали партизаны. Обычно такие вагоны с людьми немцы держали про запас, цепляли их впереди своих составов, чтобы партизаны не взрывали.

Наступила весна 1943 года. Мать со старшим братом помогала местным крестьянам пахать, сеять и косить, а я с парёнком моего возраста пас деревенский скот. Однажды под вечер, когда стадо было на лесной поляне, из леса вышел мужчина в картузе с красной лентой. Мы испугались, но он нас успокоил и приказал без его команды стадо в деревню не гнать. Погнали, когда стемнело, и большая группа мужчин смогла раствориться среди скота. Так состоялось мое первое знакомство с партизанами, а такие вылазки проводились впоследствии неоднократно.

Осенью 1943 года началось массовое отступление немцев. Как-то поздно вечером в ноябре показались наши разведчики, а утром в деревню вошла колонна наших войск. Все бросились их встречать. Через дорогу от дома, в котором мы жили, установили «Катюшу», и

Петр Владимирович Быченков и Арон Петрович Рознатовский на 75-летнем юбилее СМУ-4. 2008 год.

мы с удовольствием помогали солдатам чистить направляющие рельсы для снарядов.

В это же самое время мать стала разыскивать отца. Она обивала пороги местных и районных комендатур. Наконец, пришла весть, что отец был тяжело ранен под Сталинградом, комиссован из армии и находится в Москве. Мать решила немедленно хлопотать о возвращении семьи домой. В конце апреля после долгой и непростой дороги мы вернулись в свою деревню Барсуки.

Вместо дома — пепелище. Пришлось поселиться в землянке. Она находилась недалеко от нашего сгоревшего дома. Сделали нары, а из битых кирпичей, собранных на нашем пепелище, соорудили на улице что-то вроде печки. В качестве посуды использовали всё, что можно было собрать: каски, солдатские котелки, немецкие кинжалы, корпуса от разобранных противотанковых мин. Вместо ламп использовали гильзы. Для этого сплющивали верхнюю часть, вставляли фитиль из тряпки и наливали керосин.

Как только отец получил от нас письмо, он тут же приехал. Привез немного еды и кое-что из одежды. И уже вскоре, недалеко от нашего пепелища, построил небольшой бревенчатый дом. Для строительства, как и многие вернувшиеся и выжившие в войну жители, использовал бревна с недостроенной немцами дороги, по которой они хотели идти на Москву.

Отец много рассказывал о себе. Он был пулемётчиком в составе пехотной роты. В 1943 году под Сталинградом их на несколько дней выдвинули к оборонительной линии в степи. Было холодно, бруствер приходилось делать из мёрзлой земли и трупов немецких солдат. Когда начался бой, разорвавшимся поблизости снарядом ранило командира роты. Отец хотел достать свою аптечку, а рука в карман не лезет. Командир закричал: «Что ты делаешь?» Отец был контужен и не заметил, что сам он тоже ранен — у него была раздроблена ладонь левой руки.

После лечения в госпитале, отец получил инвалидность. Поселился в Москве, работал истопником в школе на Русаковской улице, рядом с метро «Красносельская». В здании школы у него была небольшая однокомнатная квартира с отдельным входом с улицы. Сюда он вскоре перевёз из деревни всю нашу семью, в деревенском доме осталась только бабушка. Потолки в здании были высокие, мы сделали в коридоре нары на троих.

«Ловат»: перед вторым наклоном

Территория Управления механизации Мосметростроя на Бирюсинке весьма обширна. В этом году многие ее открытые площадки основательно заняты громоздкими агрегатами, элементами, различными составными частями и комплектующими тоннелепроходческого механизированного комплекса «Ловат». Его в разобранном виде перевезли сюда от станции метро «Марьино Роща», где СМУ-8 с помощью канадской машины впервые в практике мирового метростроения осуществило механизированную проходку эскалаторного тоннеля. Потом специалисты УММ, также впервые, извлекли многотонный и очень габаритный комплекс из наклона. При этом оболочку хвостовой части щита оставили в наклоне как элемент тоннельной обделки. Были и другие ощутимые последствия уникальной проходки. И вот теперь специалистам УММ предстоит подготовить ТПМК «Ловат» к повторению его производственного подвига — к проходке второго наклона для «Марьино Рощи».

С этого и начинается наша беседа с Александром Ефимовичем Клуром, заместителем генерального директора УММ.

— То, что нам поручили ремонт большого «Ловата», — говорит Александр Ефимович, — нас по-настоящему выручило. Особенно в нынешних условиях, когда на Мосметрострое кому-то просто не хватает работы. Мы же заняты интересным делом, соответствующим нашему профилю. Кроме того, в начале августа в УММ завезли еще один «Ловат». Тот, с которым СМУ-8 осуществило в Нижнем Новгороде проходку двух перегонных тоннелей метро. Теперь наш коллектив получил хорошую загрузку, производственная ситуация вполне определилась, что, конечно же, радует.

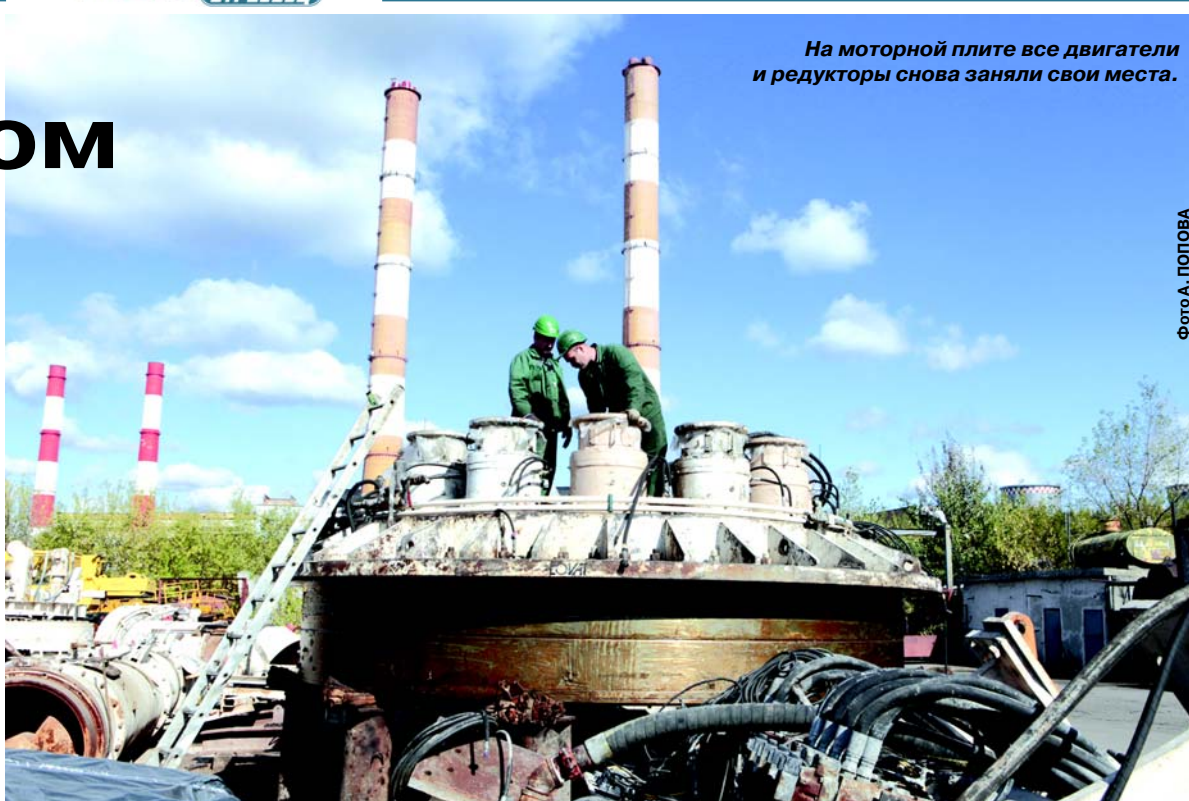
— А на сколько времени рассчитаны эти работы?



Заместитель генерального директора УММ А.Е. Клур.

— По большому «Ловату» перспектива более определенная. Уже в конце этого года начнется его монтаж на новой площадке в Марьино Роще. Дальше пойдет проходка второго наклона. С малым «Ловатом» такой четкости нет, поскольку неизвестен пока следующий его объект. Поэтому в настоящее время мы составляем по нему дефектную ведомость, а потом, скорее всего, приступим к консервации этого проходческого комплекса.

В ходе дальнейшего разговора стало ясно, что за привычным словом «ремонт», отнесенным к большому «Ловату», кроется солидный перечень не только восстановительных работ. Воспроизводить комплекс в том же виде, в каком он приступал к первому наклону, нет смысла. Опыт уникальной проходки показал, что наряду с более быстрым, чем раньше, продвижением щита в недрах Москвы, канадский комплекс в конструктивном отношении все-таки «сыроват». Значит, одновременно с ремонтом требуется и определенная модернизация. В этой связи был проведен ряд совещаний с участием и наших, и зарубежных специалистов. Учили и опыт проходки наклона, осуществленной в северной столице России с помощью ТПМК «Херренкнехт». Поэтому, например, решено применить другую систему выдачи грунта, а для



На моторной плите все двигатели и редукторы снова заняли свои места.

Фото А. ПОПОВА

хвостовой части щита сделать не только новую оболочку, но и новую начинку. Как выяснилось, та же немецкая фирма «Херренкнехт» готова сделать это за меньшую сумму, чем «Ловат». А прибегнуть к услугам швейцарской фирмы «Рова» посоветовали сотрудники недавно сформированного на Мосметрострое комплекса механизации, руководимого А.Я. Зафтом. Разработанная швейцарцами скиповая выдача грунта обещает избавление от грязи, которая на первом наклоне очень досаждала проходчикам.

В общем, получается, что переделок, причем, значительных, будет немало. И возникает вопрос об исполнителях: сохранились ли в УММ кадры, способные справиться с новыми задачами?

А.Е. Клур ответил на него положительно:

— Состав участка Алексея Балашова, который у нас занимается большим «Ловатом», сохранился практически полностью. И это благодаря огромным усилиям генерального директора Михаила Львовича Пейсоченко, которому удалось получить подряд на работу в Сочи — в прошлом году мы на субподряде у БАМтоннельстроя монтировали оборудование бетонного завода для производства блоков тоннельной обделки. А сейчас этот участок полностью загружен привычной для него работой. И все при деле.

Кстати, когда вместе с заместителем генерального директора и начальником участка мы перешли из административного здания УММ в примыкающий к нему цех, то первый, кто там встретился, был горный мастер Александр Сергеевич Слепов, тот самый мастер на все руки,

Электрослесари Н.В. Дементьев и В.А. Алексеев занимаются дефектацией малого «Ловата», привезенного из Нижнего Новгорода.

В цехе с металлом работают: электросварщик Н.Н. Модин, машинист щита С.Н. Свинцов, электрослесари Д.А. Ануфриев и М.В. Валиев.



Горные мастера И.А. Кузнецов, А.С. Слепов и начальник участка А.Л. Балашов.

который от «а» до «я» непосредственно руководил монтажом и демонтажом «Ловата» на стройплощадке первого наклона «Марьино Рощи».

Под крышей цеха в тот день, 31 августа, трудились лишь четверо ремонтников. Они выкраивали из стальной плиты заготовку для какой-то новой детали. Основная же часть коллектива участка работала вне помещений.

— Здесь у нас три основных открытых площадки, — пояснил распределение сил Алексей Леонидович Балашов. — На первой находятся лучи ротора, защитное оборудование, дизель-генераторы. На второй — центральная часть ротора и заново изготавливаемая эстакада. На третьей — сегменты передней части щита, моторная плита, эректор. Кроме того, есть съемное оборудование, которое лежит и обрабатывается в цехах.

Исходя из личных впечатлений того дня, могу заметить, что начальник участка решил даже не упоминать площадку, на которой находится французский кран грузоподъемностью 320 тонн. К нему тоже должны приложить руки ремонтники и монтажники УММ. Так что общий объем работ, необходимых для того, чтобы снова запустить «Ловат»,

очень впечатляющ. Особенно с учетом заданного графика. И здесь важную роль играет совместная работа специалистов комплекса механизации ОАО «Мосметрострой» и УММ. Ведь комплектующие поступают с пятидесяти различных сторонних предприятий.

Интересуясь, прежде всего, ремонтными операциями, спрашиваю у Балашова, какая часть ТПМК «Ловат» потребовала при этом наибольших усилий и времени. И он называет сегменты передней части щита. Когда после демонтажа комплекса их подвергли дефектоскопии, то выявилось большое количество трещин. И около 70 процентов швов пришлось варить заново. Много хлопот, по словам Балашова, было и с моторной плитой. Ее разбирали, чистили, что-то поменяли, снова стали собирать. Теперь все редукторы опять стоят на своих местах.

Горный мастер Игорь Александрович Кузнецов добавил:

— Мы занимаемся еще проверкой и заменой режущего инструмента. По лучам всё сделали, кое-где помимо резцов демонтировали и посадочные места. Теперь переключились на центральную часть ротора. Многие сделали по гидравлике: укорочены и снова заделаны шланги, все проходческие домкраты на стенде проверены.

Как единственный тормозящий момент Балашов назвал переделку опорной базы щита при его движении в будущем тоннеле — ее осуществляют по приходящим чертежам. В заключение он поделился мечтой практического плана:

— Если позволит время, то здесь соберем, промаркируем всё защитное оборудование. Потом снова разберем, доставим в Марьину Рощу, чтобы на месте уже проще было окончательно всё смонтировать.

Свое пожелание выразил и Александр Ефимович Клур:

— Хорошо бы нам заняться и другими метростроевскими щитами...

Юрий ПЕТРУНИН.



Машинист щита В.А. Зоричев, электросварщик М.В. Медведев, слесарь И.В. Толстов — в лучах ротора.





Ничто на земле не проходит бесследно...

Окончание, начало на стр. 2

Тогда, в сорок четвертом, на площадях и в парках стояли еще зенитные батареи, а на крышах высоких домов — наблюдательные пункты для предупреждения о приближающихся самолетах. На стенах домов были надписи с указанием убежищ.

Летом 1944 года мы были свидетелями, как по нашей Русаковской улице в сторону центра вели колонны пленных немцев. Казалось, это была бесконечная вереница. По бокам шли конвоиры с примкнутыми штыками. Мы во все глаза смотрели на немцев и кричали, а они, молча, смотрели на нас.

В то время мне очень хотелось пойти учиться в железнодорожное училище и стать машинистом поезда, но я не прошел по возрасту, устроился на обувную фабрику на Русаковской улице. За время работы стал не только специалистом-обувщиком, но и окончил вечернюю школу. Затем, работая уже слесарем-механиком 2-го троллейбусного парка,

поступил в Московский электромеханический техникум им. Моссовета, все экзамены сдал на «отлично», кроме русского — помешал приобретенный в Белоруссии говор. Из техникума в 1950 году ушел служить в армию, в бронетанковые войска. Когда стал командиром танка, мне дали самый отстающий экипаж. Но потом мы вышли в передовые, на учебных стрельбах поразили мишень с первого выстрела.

После завершения службы я продолжил учебу и в 1953 году окончил техникум, где получил специальность электромеханика. В период подготовки дипломной работы познакомился со своей будущей супругой Галиной. Мы поженились в августе 1957 года и прожили с ней почти полвека. К сожалению, ее уже нет с нами.

В том же 1953 году кто-то из родственников посоветовал мне пойти на Московский метрострой, и именно в СМУ-4. Свободных инженерно-технических должностей в то время

Галина Васильевна и Петр Владимирович со своими детьми — Николаем, Татьяной и Ольгой. 2005 год.

не было, и меня зачислили слесарем 4-го разряда. Мастером стал в 1959 году, начальником участка — в 1967 году, а спустя 20 лет занял должность заместителя главного инженера. Принимал участие в строительстве практически всех станций московского метро. Но трудился не только в Москве, но и в других городах нашей страны, бывал в зарубежных командировках. Например, с 1967 по 1968 год во главе группы из 26 специалистов СМУ-4, выполнял работы по монтажу арматурных каркасов и прокладке трубопроводов на строительстве обводного тоннеля Черкейской ГЭС в Дагестане. В 1975-м работал на строительстве подземных сооружений в КНДР, а в 1978-м принимал участие в сооружении первой очереди метрополитена в Ташкенте.

Работа на порученных объектах всегда требовала большой отдачи и, конечно же, творческого подхода. Удавалось что-то рационализировать, вносить свои предложения. Так, на строительстве станции «Марксистская», я разработал конструкцию обратного клапана для вентсистем, обслуживающих СТП. На сооружении станции «Алтуфьево» мною сделано предложение по огнезадерживающим клапанам, а на строительстве транспортной развязки под площадью Гагарина я предложил использовать линзовые

компенсаторы для тоннельной вентиляции.

Как и многие другие ветераны, я тоже имею награды: орден «Знак Почета», медаль ВДНХ за строительство станции «Горьковская», медаль КНДР «За трудовые успехи», медали «В память 850-летия Москвы» и «Ветеран труда».

Трое моих детей уже давно взрослые люди. Старшая дочь Татьяна — экономист, некоторое время работала в бухгалтерии СМУ-4, сейчас она главный бухгалтер строительной организации. У неё два сына. Старший Михаил работал в нашем механическом цехе, младший Александр — шеф-повар. Младшая дочь Ольга так же, как и старшая, главный бухгалтер. Её дочь Галина окончила Тимирязевскую академию и занимается ландшафтным дизайном. Сын Николай — программист. Его сыну Виктору пока ещё только 3 года.

У нас большая и дружная семья. Когда приезжают родственники, за столом собирается до 20 человек. Все дни рождения и праздники мы справляем вместе. Вместе будем и сегодня, в день моего 80-летнего юбилея.

**Материал подготовил
Марк ЦИРИК.**

К поздравлениям родных и близких Петра Владимировича Быченкова с большим удовольствием присоединяются сегодня и монтажники СМУ-4. Коллектив от души желает Петру Владимировичу крепкого здоровья, счастья, радости, отличного праздничного настроения!



Выступает заместитель директора колледжа Наталья Павловна Беглова. Слева — руководитель 2-го учебного подразделения Александр Александрович Родонич.

**Урок истории ведёт
Т.Л. Кондрашова.**



седателя Совета ветеранов Ярославского района Нинела Михайловна Кафтана, председателя Совета ветеранов 1-го гвардейского тан-

кового Донского корпуса Василия Пантелеевича Мруга, руководителя общественной организации «Афган-Метрострой» Виктора Александровича Кордубана.

Особенно внимательны в эти торжественные минуты были новички — вчерашние школьники, лицеисты, выпускники профтехучилищ, которым предстоит теперь получить дальнейшее образование в новом учебном заведении. В этом году в колледж поступили около 370 человек, более 180 будут учиться во 2-м учебном



С началом учебного года ребят поздравляет В.А. Кордубан.

подразделении. Все они — будущие специалисты строительного и автомобильного дела, работники пищевой отрасли.

Учащиеся, показавшие в прошлом году наилучшие результаты в учебе и проявившие активность в общественной жизни, были награждены Почетными грамотами.

Завершилась торжественная линейка возложением цветов к стеле на аллее Памяти, созданной в честь выпускников колледжа, погибших в Афганистане и Чечне.

**Иларион РЫБАКОВ,
руководитель музейного
комплекса колледжа № 53.**

Доброго пути в страну знаний!

День знаний 1 сентября уже много лет отмечается как поистине всенародный праздник, один из самых массовых в стране. Букеты цветов для педагогов, поздравления и теплые слова в их адрес, а также напутствия преподавателей учащимся — всё это и отличает День знаний. Этот праздник знаменует собой начало нового, светлого и в то же время напряжённого этапа в жизни наших детей, подростков, молодых людей, которыми движет очевидная и веками проверенная истина: «Знание — сила».

День знаний в колледже № 53 Метростроя прошёл с участием представителей департамента образования, ветеранских и других организаций. Так, на торжественной линейке во 2-м учебном подразделении с началом нового учебного года ребят поздравили руководители — Александр Александрович Родонич и Наталья Павловна Беглова, преподаватель истории Татьяна Леонидовна Кондрашова, руководитель музея 1-го гвардейского танкового Донского корпуса Сергей Васильевич Куликов.

Учащиеся, несомненно, запомнят напутственные слова почётных гостей: заместителя директора Учебно-методического центра Департамента образования города Москвы Михаила Викторовича Бубнова, пред-

**Первыми возложили цветы
к стеле Н.М. Кафтан и В.П. Мруг.**



**Цветы
возлагают
учащиеся.**



**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 7.09.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2031 Заказ № 2185

**ДЕБОЛЬСКИЙ
Игорь Сергеевич**

На 74-м году жизни скоропостижно скончался заместитель главного маркшейдера СМУ-8 Игорь Сергеевич Дебольский.

Игорь Сергеевич пришел на Московский метрострой в июне 1966 года. Начиная трудиться сменным маркшейдером, а через семь лет, в 1973 году, был назначен уже главным маркшейдером СМУ-8. В 1987 году Игорь Сергеевич ушел на заслуженный отдых, но ненадолго, вернулся и трудился участковым маркшейдером, с 1 апреля 2004 года и до последнего дня жизни — заместителем главного маркшейдера.

За годы работы Игорь Сергеевич Дебольский участвовал в строительстве станций «Юго-Западная», «Щукинская», «Бабушкинская», «Чертановская», «Площадь Ильича», «Римская», «Трубуная» и других. На его счету многие километры перегонных тоннелей и вспомогательные объекты метрополитена.

Игорь Сергеевич был грамотным специалистом, добросовестным и ответственным человеком, который всегда доводил начатое дело до конца, выполнял задания качественно и в срок.

Никогда не отказывался от общественной работы, участвовал в спортивной жизни коллектива.

Контактный, коммуникабельный, он умел работать с людьми. Не случайно в 2003 году именно его избрали председателем совета ветеранов СМУ-8, он всегда внимательно относился к людям, помогал, поддерживал, заботился.

Игорь Сергеевич имел медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», не раз был отмечен Почетными грамотами и благодарностями.

Скромный, доброжелательный, отзывчивый человек, Игорь Сергеевич Дебольский навсегда останется в нашей памяти. Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойного.

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

Подписка началась!

«Метростроевец» на 2011 год

Первого сентября стартовала подписная кампания на первое полугодие 2011 года.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в Каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на шесть месяцев с доставкой на дом и в организации 103 руб. 26 коп., до востребования — 100 руб. 86 коп., до квартиры — 107 руб. 46 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на шесть месяцев — 110 руб. 76 коп.