

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## НОВОСТИ

### НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

К 13 ноября участок Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001», начинающий с помощью малого «Херренкнехта» проходку левого перегонного тоннеля метро от точки «С» в сторону строящейся станции «Строгино», смонтировал первые два постоянные кольца железобетонной обделки. Для тоннеля длиной около 2,6 км всего потребуется 2107 колец при ширине каждого 1,2 метра.

Блоки обделки изготавливаются на Очаковском заводе железобетонных изделий. Оттуда на стройплощадку у Серебряного Бора уже завезена обделка на 72 кольца, а на заводе остаются в ожидании транспортировки готовые блоки на 190 колец.

Проходка пока ведется по временной схеме, так как в монтажной камере еще нет места для того, чтобы опустить туда вторую технологическую тележку тоннелепроходческого немецкого комплекса.

### ТРИ АДРЕСА ДЛЯ ПУТЕВОГО БЕТОНА

На 906-й шахте участок Андрея Чижевского из СМУ-3 уложил первые 30 метров путевого бетона в правом перегонном тоннеле, идя от границы со СМУ-8. На большое расстояние под землей бетон подавался с помощью пневмобетонотракторной машины.

Участок Александра Невина из СМУ-15 готовится на 940-й шахте бетонировать очередной отрезок левого тоннеля — общая длина его составит 300 метров.

Хорошо пошли дела у СМУ-6. Участок Николая Панова на шахте № 938 уложил путевой бетон в левом тоннеле от примыкания его к действующему метро и до «креста», и такая же заходка порядка двухсот метров скоро примет бетон после «креста».

### ОБУСТРОЙСТВО СТП «ТРУБНОЙ»

Участок Александра Андриевского из СМУ-8 приступил к сооружению внутренних конструкций СТП станции «Трубная» — стен, колонн, межэтажных перекрытий.

### ОСЕННИЙ ЗАЕЗД

12 ноября юные метростроители, отдохнувшие девять дней в Балабанове, вернулись в Москву. Впервые за 61 год существования лагеря был организован осенний заезд ребят. И хотя набралось в этот раз немного, более сорока детей, изъявивших желание провести каникулы за городом, отдых удался на славу. Как рассказала заместитель директора лагеря Ольга Николаевна Аксинич, ребята ежедневно купались в бассейне, занимались в спорткомплексе, где проходили веселые старты, волейбольные соревнования, теннисные турниры, посещали музыкальный салон, где пели под караоке... Пятиразовое питание, кислородный коктейль, прекрасный свежий воздух и устойчивая, без дождей, погода, способствовали хорошему настроению, веселью и укреплению здоровья ребят, которые, без сомнения, отправятся в «Юный метростроитель» и на зимний отдых.

## Растут этажи над тоннелями

На точке «D» все меньше становится явных признаков открытого способа ведения работ по сооружению тоннелей. От дальних пикетов ведется обратная засыпка грунта, а в большом котловане, рядом с демонтажными камерами, всё выше поднимаются стены многочисленных притоннельных сооружений, которые вернее было бы называть надтоннельными.

Как известно, на них теперь сосредоточены усилия нескольких СМУ, а в качестве генподрядчика выступает СМУ-1. У заместителя главного инженера этой метростроевской организации Альберта Рафаэлевича Сафиулина здесь, на южной опушке Серебряного Бора, постоянное рабочее место. Стоя у борта котлована, он рассказывает о нынешней ситуации на объекте.

— Метрополитеновские тоннели мы в своих границах закончили, за исключением пределов малой демонтажной камеры, куда ТО-6 ведёт «Ловат» от станции «Крылатское». По левому автотранспортному тоннелю остаётся сомкнуть около 35 метров лотка, а по правому лоток и стены готовы. Недели через две мы и перекрытие забетонируем.

— Сколько еще бетона надо уложить в конструкции открытого участка работ на точке «D»? — Общий объем составляет 34 тысячи кубов. Из них 7 тысяч мы должны освоить еще в этом году, а 22–24 тысячи — в первом квартале следующего.

— Снова в ход пошли тепляки?

— Да. Как только грянули холода, бетонируем лишь под защитой тепляков. Вот они виднеются на участках СМУ-6, СМУ-13, СМУ-15 и, естественно, у нас.

Сафиулин сказал, что его СМУ задействовало на точке «D» сразу че-



тыре полноценных участка. Один работает внутри сервисного тоннеля, сооружая внутренние перегородки, второй — в демонтажных камерах, а еще два — в котловане перед ними. Сразу за их мощной торцевой стеной трудятся бригады участка, которым руководит Сергей Геннадьевич Квон.

Именно эти бригады, возглавляемые опытными строителями Айратом Ахмадуллиным и Сергеем Поповым, добились по состоянию дел на 7 ноября наиболее заметных результатов. Постепенно наращивая монолитные железобетонные конструкции, они выше остальных поднялись над уровнем лотка метрополитеновских тоннелей. Последние забетонированные ими перекрытия двух венткамер (по левой и правой оси магистрали) находятся на отметке более 30 метров и уже возвышаются над бортами котлована.

— Но и это еще не всё, — сообщил Ахмадуллин. — Мы потом венткиоск будем делать. А пока бетон не набрал прочность, вернулись в правый автотранспортный тоннель. Зачищаем его стены, для этого у нас и шлифо-



Бригады СМУ-1 поднялись над бортом котлована.

Заместитель главного инженера СМУ-1 А.Р. Сафиулин.

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

вальные машины есть, и респираторы. Ремонт тоже занимаемся — требования к качеству поверхности бетона здесь очень жесткие. Нас проверяют сразу три организации — и «Галс», и «Организатор», и «Гор-мост». А когда на нижнем уровне работы, так еще и Дирекция строящегося метрополитена...

По словам бригадира, состав его рабочего коллектива с момента первого появления на точке «D» почти не менялся, во всяком случае, звеньевые те же — Воробьев, Духов, и основной костяк сохранился. В то же время горный мастер Игорь Камышников, говоря о смене в целом, отметил все-таки некоторую текучесть кадров. И пока новички осваиваются, кое-что, выходящее из-под их рук, иногда приходится поправлять или даже частично переделывать. А что касается взаимодействия с субподрядчиками, то, по мнению Камышникова, оно давно уже налажилось:

— Мы хорошо знакомы с этими СМУ. С кем-то вместе были на Тульской развязке, с кем-то — на Кутузской или в Бутове. В случае необходимости выручаем друг друга, а самое главное — стараемся так организовать работу, чтобы ни у кого не возникало помех из-за соседей. И в этом нам помогают проектировщики. Представители института, можно сказать, днюют и ночуют на стройплощадке, и все вопросы решаются оперативно. А это ведь не так просто — продумывать и согласовывать возведение примыкающих одна к другой многоуровневых конструкций, учитывая к тому же, как сейчас, погодные условия.

Горный мастер посоветовал также пообщаться с бригадой Александра Сергуна, застраивающей межтоннельное пространство. Спустившись

туда по нескольким маршам железной лестницы, пристроенной к торцевой стене демонтажной камеры, мы с фотокорреспондентом и минут за 15 почувствовали, как нам кажется, специфику строительного труда на открытом воздухе и в не самое комфортное время года. А люди целую смену ходят по холодным арматурным стержням да еще в окружении таких же холодных железобетонных стен. И при этом надёжно переводят в прочные конструкции зафиксированные на чертежах замыслы проектировщиков.

Бригадир, постоянно имеющий дело с технической документацией, в ответ на вопрос о том, чем сейчас занята его бригада, засыпал меня ворохом загадочных терминов типа «монолитная рама РМ-1», «шахта ШМ-1», «УМ-8к» и т.п. А если говорить не так конкретно, то получится немного проще: Сергун и его товарищи занимаются оформлением примыкания вентиляционной сбойки к вентиляционной шахте. И происходит это на уровне вентканала, который по габаритам вполне сопоставим с автотранспортным тоннелем. Часть этого канала уже в конструкциях готова. Чтобы забетонировать его перекрытие по следующей заходке, бригада монтирует туры под опалубку. И выставляются эти туры очень часто, так как и бетона, и металла проектом предусмотрено большое количество.

— Здесь 36-ю арматуру мы кое-где даже втрое соединяем, — подчеркивает ответственность решаемых задач Александр Михайлович, а ведь он за двадцать своих метростроевских лет много чего повидал.

А я интересуюсь, не приходится ли стержни таскать на руках.

— Что вы, — отвечает он. — Здесь краны со всех сторон. Проблем нет. И вообще радует, что объем работы большой. Но, конечно, хочется побыстрее закрыться сверху.

Юрий ПЕТРУНИН.



Фото А. ПОПОВА

Горный мастер И.Г. Камышников.

Между небом и землей, на фоне вентканала — Н.Ф. Шишук, Н.В. Голубев, М.Ш. Эдилов, В.В. Мосин и А.М. Сергун.





# Юбилейные поздравления коллективу Московского метростроя

Продолжаем публиковать праздничные адреса, полученные к 75-летию Мосметростроя

Уважаемый Геннадий Яковлевич!  
Дорогие коллеги и соратники-метроостроевцы!

От всей души поздравляем вас с юбилейной датой — 75-летием Московского метростроя.

Сколько славных дел вы свершили с того времени, как в 1931 году был забит первый колышек первой линии Московского метрополитена, который своими «перилами дубовыми» потеснил другие виды транспорта. О вас слагали песни, писали стихи, снимали фильмы. Вами восхищались, вам рукоплескала страна.

Ваш героический труд не прекращался ни в страшные годы войны, ни в годы практически отсутствовавшего финансирования. Несмотря на эти трудности Московский метрострой наращивал свой инженерно-технический потенциал, осваивая новую технику, передовые технологии, повышая скорость проходки, качество работ. Трудно перечислить все адреса ваших строений. Вы трудились в Ленинграде, Киеве, Тбилиси, Харькове, Ташкенте, Ереване, Алма-Ате, Праге, Софии, Варшаве, Будапеште, Калькутте...

За эти годы пройден большой, трудный, тернистый путь, но он привел вас к звездам — это четыре высших награды СССР: орден Ленина, орден Трудового Красного Знамени, орден Октябрьской революции и орден Дружбы народов. А кроме того — Знамя Государственного комитета обороны.

Каждое утро Московский метрополитен распаивает для пассажиров двери своих светлых станций, среди которых нельзя не отметить дворцовые залы «Маяковской», «Кропоткинской», «Комсомольской», «Арбатской», «Римской», «Полянки»... Это — памятники труду, таланту метроостроевцев.

Неоценим вклад в создание и развитие Московского метростроя руководителей прошлых лет: П.П. Ротерта, Е.Т. Абакумова, М.А. Самодурова, Н.А. Губанкова, В.Д. Полежаева, П.А. Васюкова, Н.А. Простова, Ю.А. Кошелева и тех, кто сейчас уверенно ведет коллектив по точному курсу — Г.Я. Штерна, Б.И. Яцкова, Е.И. Кашина, Л.А. Астрина.

Мы, коллектив маркшейдеров ОАО «Метротоннельгеодезия», родом из того же времени, гордимся, что причастны к метроостроению и тесно связаны с метроостроевцами, что бок о бок трудимся с вами в заботах будущих линий метро.

Примите наши самые искренние пожелания дальнейших достижений в вашем благородном созидательном труде. Творческих вам успехов, здоровья, счастья, добра, тепла, удачи!

От имени коллектива  
генеральный директор  
ОАО «Метротоннельгеодезия»  
А.В. ИЛОВАЙСКИЙ.



Станция  
«Чкаловская»

Уважаемые коллеги!  
Комитет госстройнадзора города Москвы сердечно поздравляет коллектив ОАО «Мосметрострой» со знаменательной датой — 75-летием со дня образования.

За пройденный вашим коллективом путь проделана огромная работа по строительству Московского метро — самого красивого и величественного в мире, по оказанию помощи в строительстве метро в других городах бывшего СССР и странах Европы.

Созданный в 1931 году, Московский метрострой превратился в мощную многопрофильную, высокотехнологичную организацию транспортно-инженерного строительства с огромным научным и производственным потенциалом. Большой опыт, накопленный московскими метроостроевцами, широко используется и применяется в мировой практике.

Славные трудовые традиции позволили вам обеспечить решение сложных и ответственных задач по строительству Московского метрополитена, входящего в число крупнейших метрополитенов мира, перевозящего каждые сутки 9 млн. пассажиров.

Метроостроевцы по праву пользуются заслуженным авторитетом у работников городского хозяйства, строительного комплекса и жителей Москвы.

Практически нет ни одного крупного объекта транспортного строительства в столице, построенного без участия ОАО «Мосметрострой».

Комитет госстройнадзора города Москвы высоко ценит ваш многолетний практический опыт, квалификацию, работоспособность и выражает глубокую признательность и уважение за добросовестный труд, профессионализм, качество и надежность выполняемой работы.

От всей души желаю работникам ОАО «Мосметрострой» здоровья, семейного благополучия, радости и удачи, успешной и стабильной работы на благо столицы России Москвы.

Председатель Комитета  
Государственного строительного  
надзора города Москвы  
А.Н. ЗАЙКО.

Уважаемый Геннадий Яковлевич!  
Коллектив Объединения административно-технических инспекций города Москвы сердечно поздравляет Вас и весь коллектив Московского метростроя с 75-летием!

Жизнедеятельность Москвы — одного из крупнейших мегаполисов мира, невозможна без развитой системы скоростного внеуличного транспорта. Претворить в жизнь, обеспечить решение широкого диапазона работ по строительству мет-



Станция  
«Чертановская»

ро: подземных и архитектурно-отделочных, специальных и путееукладочных, монтажных и многих-многих других, включая проектирование и производство строительных и отделочных материалов, может только универсальный многопрофильный строительный комплекс, каким и является ОАО «Мосметрострой».

К своему юбилею вы подошли с большими достижениями. За эти годы силами Московского метростроя сооружена главная пассажирская транспортная сеть Москвы — Московский метрополитен, насчитывающий сегодня 172 станции и 277,9 км линий и продолжающий расширяться, охватывая самые отдаленные районы столицы. Это позволило обеспечить условия функционирования и развития города и значительно повысить уровень транспортного обслуживания населения.

Каждая станция Московского метрополитена — это не только сложное техническое сооружение, но и, по признанию москвичей и гостей столицы, современное произведение искусства, потому что оформление каждой станции выполнено мастерами своего дела, с любовью, большим вкусом и разнообразием, как говорят в народе, «на совесть».

В этом заслуга коллектива Мосметростроя, который состоит из профессионально подготовленных специалистов различного профиля, владеющих всеми видами строительных технологий, умеющих грамотно использовать сложнейшую современную технику, качественно выполнять любую работу с соблюдением всех действующих норм и требований.

Мы, москвичи, благодарны вам за это, потому что ваша качественная работа — залог наших удобств и безопасности при пользовании метрополитеном.

Мы всегда рады работать с вами, ценим в каждом из вас профессиональные и человеческие качества. Желаем вам добра и счастья, долголетия, крепкого здоровья, успехов в вашей нелегкой, но очень важной и сложной работе!

Начальник Объединения  
административно-технических  
инспекций города Москвы  
И.С. ИЩЕНКО.

Коллективу Московского  
метростроя  
Генеральному директору  
Г.Я. Штерну

Уважаемые коллеги и друзья!

От имени многотысячного коллектива преподавателей, сотрудников, аспирантов и студентов Московского автомобильно-дорожного института (технического университета) передаю наши теплые и искренние поздравления с 75-летием со дня основания Московского метростроя.

Вся история Метростроя — непрерывный поиск путей совершенствования техники и технологии строительства тоннелей и станций метрополитена в сложных градостроительных и инженерно-геологических условиях Москвы.

Сегодня Московский метрострой — мощное многопрофильное тоннелестроительное объединение, обладающее современным горнопроходческим оборудованием и высококвал-

лифицированными кадрами, имеющими колоссальный опыт возведения не только уникальных сооружений метрополитена, но и целого ряда крупнейших объектов в странах СНГ и за рубежом.

Мы гордимся тем, что многие выпускники нашего университета участвуют в проектировании, строительстве и эксплуатации лучшего в мире метрополитена.

Специалисты Мосметростроя оказывают всестороннюю помощь профильным кафедрам нашего университета, входят в состав Государственных экзаменационных комиссий по защите дипломных проектов, участвуют в проведении совместных научно-исследовательских работ, в подготовке нормативно-технической документации по метро- и тоннелестроению, руководят производственной практикой наших студентов.

В этот знаменательный день мы горячо поздравляем всех работников Московского метростроя, желаем крепкого здоровья, процветания, новых свершений и удач в нелегком, но таком важном и нужном деле, как развитие и совершенствование самого удобного и доступного вида транспорта.

Надеемся на дальнейшее сотрудничество.

От коллектива МАДИ (ГТУ)  
ректор, член-корреспондент РАН  
В.М. ПРИХОДЬКО.

Уважаемый Геннадий Яковлевич!

Примите сердечные и искренние поздравления в день славного юбилея Вашего предприятия. 75 лет назад было положено начало новой отрасли строительной индустрии в нашей стране — метро- и тоннелестроения. Многие десятилетия претворяется в жизнь величественный проект строительства Московского метрополитена. Ваш коллектив успешно трудится на благо процветания Москвы и развития транспортной инфраструктуры города.

Желаем Вам и всему коллективу Мосметростроя здоровья и творческих успехов, успешного внедрения передовых технологий, экономического процветания, благополучия и стабильности!

От имени коллектива  
ГУП «Гормост»  
генеральный директор  
В.К. ЕКИМОВ.

Дорогие метроостроевцы!

Сердечно поздравляем вас со знаменательным юбилеем Метростроя, одной из лучших строительных организаций нашего города.

За эти годы вашим коллективом в сложных горно-геологических условиях построен мощный транспортный конвейер, обеспечивающий значительную часть пассажирских перевозок города.

Неповторимы архитектурно-художественные ансамбли наземных вестибюлей и подземных станций, гармонично вписавшиеся в исторический облик нашей столицы.

Неоценимы ваш вклад, ваше участие в Великой Отечественной войне, в героической защите Москвы.

Рожденный в бурные годы индустриализации, развития крупных промышленных центров и стремитель-

ного роста столицы Метрострой внес ощутимую долю в развитие транспортной системы Москвы. В настоящее время Московский метрополитен — один из крупнейших в мире и является основным видом транспорта 10-миллионного мегаполиса.

Опыт, приобретенный метроостроевцами при сооружении столичного метрополитена, широко использовался и используется в других городах России, странах СНГ, дальнего зарубежья.

В этот торжественный день желаем всему коллективу Мосметростроя дальнейшего процветания и успехов!

Директор ГУП «Мосинжпроект»  
С.Ф. ПАНКИНА.

Дорогие друзья и коллеги!

Коллектив Московского государственного горного университета горячо поздравляет вас со славным юбилеем — 75-летием Московского метростроя!

Нас связывает давняя и крепкая дружба. Горняки всегда были надежной опорой Метростроя! Ученые нашего университета внесли свои знания и опыт в проектирование и строительство московского метро, шахтеры вынимали первые кубы грунта его тоннелей! Многие поколения наших выпускников нашли свою судьбу в вашем славном коллективе, объединившим в своих рядах лучших представителей советской молодежи и технической интеллигенции. Это они в кратчайшие сроки и вопреки мнениям всех скептиков построили прекрасные подземные дворцы!

Нелегко и опасен ваш труд, коварны московские недра: пльвуны, подземные реки, карсты. В борьбе с проявлениями стихии выковывался особый героический характер метроостроевцев.

Крепкая дружба, уверенность в своих товарищах, высокое чувство ответственности перед москвичами, гордость за свой коллектив, стремление сделать нашу столицу еще прекрасней — вот далеко не полный перечень лучших качеств строителей метро.

От всей души желаем славному коллективу Московского метростроя крепкого здоровья, счастья и новых трудовых побед!

Ректор Московского  
государственного горного  
университета  
Л.А. ПУЧКОВ.

Генеральному директору  
ОАО «Мосметрострой»  
Штерну Г.Я.

Уважаемый Геннадий Яковлевич!  
Многотысячный коллектив строителей Федерального государственного унитарного предприятия «Управление строительства № 30» горячо и сердечно поздравляет лично Вас и возглавляемый Вами коллектив со знаменательной датой — 75-летием Московского метростроя.

Воплощенные метроостроевцами архитектурные решения московского метро с использованием уникальных декоративных свойств мрамора с многочисленных месторождений России являются по праву визитной карточкой нашей столицы.

Ваша организация стала поистине кузницей кадров для метро- и тоннелестроения. Традиции, заложенные в далекие 30-е годы, продолжают жить и сейчас в ваших коллективах. У Московского метростроя много наград, но не награды, а люди, преданные делу, славят коллектив.

Уважаемый Геннадий Яковлевич! Мы, тоннельщики, искренне благодарны метроостроевцам за постоянное сотрудничество и взаимопомощь. От всей души желаем вам, дорогие друзья, крепкого здоровья, новых станций и перегонов, творческих успехов и процветания.

От имени коллектива  
начальник ФГУП «УС-30»  
В.П. АБРАМЧУК.  
Межгорье (Башкортостан).



# Первая половина жизни

## НАШИ ЮБИЛЯРЫ

Завтра исполняется 50 лет заместителю генерального директора Мосметростроя Сергею Станиславовичу Зайцеву. Незадолго до этого наш корреспондент побеседовал с юбиляром.

— Недавно, перелистывая одну из старых подшивок «Метростроевца», я наткнулся на информацию о том, что по итогам работы Метростроя в сентябре 1982 года первое место было присуждено комсомольско-молодежному третьему участку СМУ-2, и возглавлял этот участок, строящий «Кантемировскую», молодой специалист Сергей Зайцев. А тогда участков было много-много десятков. Выходит, что уже почти четверть века назад вы вполне уверенно чувствовали себя в метростроевской среде и могли считать, что идете по жизни верным путём. А кто помог его выбрать? Родители?

— Я родился и вырос в семье педагогов. Школу заканчивал в городе Людиново Калужской области, где никаких шахт никогда не было. Когда поступал в Горный институт, представление о подземном труде имел самое приблизительное — просто нечто романтическое и всё. Но практика мы проходили на лучших шахтах страны — на «Распадской» в Кузбассе, на «Западной» в Инте. Еще и в поселке Заполярном Мурманской области побывали. Брали нас «грозами» — горнорабочими очистного забоя, так что горное дело еще студентом прочувствовал неплохо.

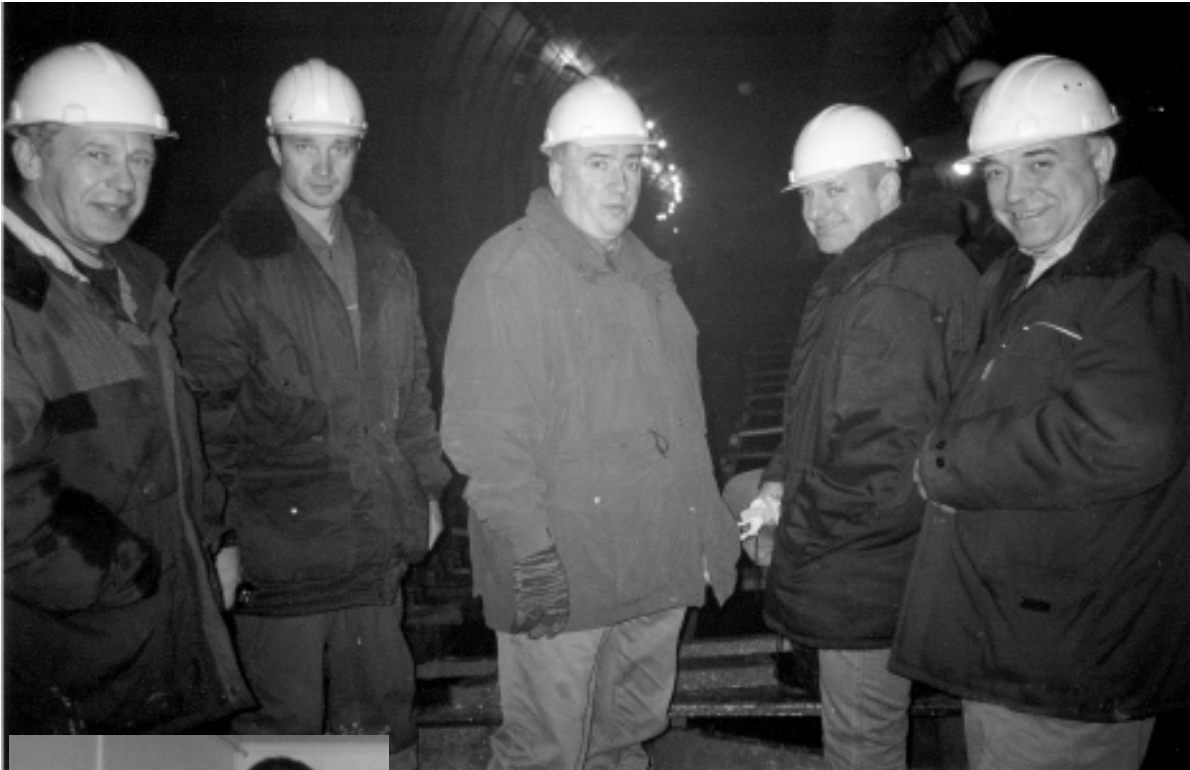
К окончанию института я женился. А какие в Москве шахты? Только метростроевские, без вариантов. Но в ту пору молодому инженеру попасть на Метрострой было сложно. Мы защищали дипломные проекты в апреле, когда во всех СМУ штатные расписания уже сверстаны. Обратился, например, в СМУ-5 — нет мест. Лишь в СМУ-2 нашлась одна инженерная «единичка», вакансия в техотделе. Собеседование со мной вёл главный инженер Александр Алексеевич Евтихин. Великолепный был специалист и человек. Он тоже в свое время учился в Горном. Разговорились с ним, вспомнили общих знакомых, преподавателей. Так началась моя метростроевская жизнь.

— Сколько вы проработали в техотделе?

— Примерно полтора года. И это, кстати сказать, было полезно. Я познакомился с документацией, которая в метростроении очень сильно отличается от той, что принята в горном деле. Когда почувствовал, что кое-что знаю, меня потянуло, естественно, на линию, где настоящая мужская работа. В ноябре 1981 года стал сменным инженером, а через два месяца — начальником участка. Мы строили станционный комплекс «Кантемировской» и еще полкилометра тоннелей. Пуск был в 1984 году. Оттуда перешли на «Третьяковскую». Потом СМУ-2 поручили «Черкизовскую». Начинать эту станцию практически с нуля. Еще до ее пуска меня назначили заместителем главного инженера СМУ. Это был июнь



Сергей Зайцев — начальник участка на строительстве «Кантемировской». 1982 год.



Центральный участок Люблинской линии. В тоннеле на шахте № 906: начальник путейского участка ТО-6 Николай Селезнев, заместитель главного инженера, начальник производственного отдела Мосметростроя Олег Мельников, заместитель генерального директора Мосметростроя Сергей Зайцев, директор СМУ-3 Виктор Сергиевский, заместитель генерального директора ТО-6 Александр Балалыкин. 9 ноября 2006 года.

На строящейся станции «Сретенский бульвар» с главным инженером СМУ-5 Василием Ворошиным.

В штабе строительства второго выхода «Маяковской» с начальником участка СМУ-8 Накипом Файзрахмановым.

ву» и «Битцевскому парку», Кировско-Фрунзенскую — через «Черкизовскую» до «Улицы Подбельского». Тимирязевскую почти на 10 километров удлинит, доведя от Савеловского вокзала до станции «Отрадное». И тогда же начинались сразу в нескольких точках работы на Люблинском радиусе. Так что было чем заниматься, и сказать теперь, с высоты нынешнего опыта, что оказалось самым трудным, я не могу. Всё шло как бы естественным накатом — пуск за пуском, сдача за сдачей. Что-то плохое из той поры давно забылось — так уж память устроена, что хранит в основном хорошее. И я теперь говорю, что шла наша обычная метростроевская работа.

— И все-таки, наверно, были объекты, требовавшие мозгового штурма?

— А это на каждом пуске бывает. Без своеобразной «изюминки» нигде не обходится. Например, на Люблинской линии тяжело давался переходной участок, где работал Тоннельный отряд № 6. У «Битцевского парка» наиболее сложными оказались тупики, где альбские глины не дали завершить проходку. После Кировско-Фрунзенской линии какие-либо технические затруднения в голове не отложились, но там всё упиралось в очень жесткие сроки. И на Тимирязевской линии был переходной участок, где длительное время не удавалось заморозить грунты. На перегоне перед станцией «Алтуфьево» тоннель «повело» не туда, куда надо, и пришлось выправлять...

— А про пуски последних лет, про завершение Серпуховского радиуса, про Бутовскую эстакаду что скажете?

— А там ничего особенного не было. Эстакада и есть эстакада. Вот другое дело — МКАД, мы же там много чего сдали, а сложность состояла в том, что метростроевцы вышли на поверхность практически невооруженными. Другие организации успели на две трети проложить Кольцевую, когда мы подключились к работе. В метростроевцах видели конкурентов, а мы со своими драглайнами на фоне «Хитачи» смотрелись,

фото П. СЕМЕНОВА



наверно, как выходцы из каменного века. Теперь-то другое дело — мы со своей техникой можем, в принципе, в любую точку мира приехать и там работать на должном уровне.

— А как, на ваш взгляд, у нас обстоит дело с людьми, со специалистами? Какие их качества вы больше всего цените и что, наоборот, вас огорчает?

— Раньше я бы четко ответил на такой вопрос: были устоявшиеся критерии, представления. С людьми, всю жизнь отдавшими Метрострою, всё ясно и понятно. Какие мы есть, такими и дальше будем. Сложнее говорить о новом поколении. В последнее время на Метрострое стало больше молодых инженеров. И это понятно. Нам удалось поднять зарплату до приличного уровня и выдавать ее вовремя. Теперь идешь по тоннелю и видишь новые лица. Но бывает, что человек поработает-поработает и уходит. И причина, похоже, не связана с уровнем квалификации. Специалистов, вроде бы и сейчас готовят нормально, но в нашем деле помимо обязательных горных «азов» много еще чего надо знать. Необходим опыт, который можно приобрести только под землей, в конкретных условиях. Вот даже на центральном участке Люблинской линии ни один забой не похож на другой. Но во всё это разнообразие можно, в конце концов, со временем вникнуть. Было бы желание совершенствоваться в профессии, которую ты на данном этапе для себя выбрал. Другими словами — требуются неравнодушные к своей работе люди.

Кое-кто торопится упрекать современную молодежь в меркантилизме. Мне кажется, что это слово не совсем к ней подходит. Это просто оценка с наших позиций, а у них свои подходы. И вернее было бы говорить

о достаточно типичном в их поколении равнодушии по отношению к тому, что мы-то считаем очень важным. Еще один существенный момент касается амбиций. Не берусь судить о том, как с этим обстоит у нашей смены. Раньше целые очереди выстраивались, говоря условно, чтобы из них можно было выбрать кандидатуру на должность начальника участка или повыше. И я считаю стремление человека повышать свой статус, подниматься по служебной лестнице, одновременно расширяя кругозор и зону ответственности, очень ценным качеством работника.

— Тут ведь надо иметь в виду и готовность идти на определенные жертвы, на самоограничение, касающееся, например, свободного времени. Как-то вы сами, Сергей Станиславович, рассказывали, что из-за пусков далеко не всегда вам удавалось под Новый год успеть домой к праздничному столу.

— Когда сдавали линию к Новому году, то естественно... Всегда же не хватает если не дня, то нескольких часов. Помню, как на первых порах, только еще набирая опыт, волновался, что чего-то не успеем сделать, не уложимся в срок. И каждый раз все-таки нам удавалось, хотя и с известным напряжением, справляться со своими задачами. Так что со временем приближение пуска я стал ощущать спокойнее. А вот, например, прошлой весной приходит ко мне Олег Мельников, тогда еще главный инженер УСР, и спрашивает про второй выход «Маяковской»: «К Дню города сдаем?» «Да, сдаём», — отвечаю. А там еще и вестибюля не было, на лотке работали. Он, естественно, переживает за своих отделочников, не очень-то представляя, как может случиться такое чудо. И говорит: «Если все-таки сдадим, то я поверю в снежного человека».

Мы и на самом деле сдали второй выход, по объему сопоставимый с целой станцией, в назначенный срок и с хорошим качеством. Вот и пришлось Олегу, который, конечно, сам в те недели выложился, как следует, признать возможность существования снежного человека. А я убедился, что он из тех людей, кто по-настоящему небезразличен к своей работе. Теперь Мельников — начальник производственного отдела Мосметростроя.

— Да, работа это святое. Но вся жизнь не может быть к ней сведена. Какие у вас интересы помимо метростроения? Какой вид отдыха предпочитаете?

— Если выпадают свободные выходные, то еду на охоту. Зимой — на зверя, летом — на дичь.

— Вы удачливый охотник?

— Удачливый. Хотя, конечно, были случаи, когда оставался без трофея. Зато всегда набирался свежих впечатлений.

— А куда вы обычно ездите?

— По всему Подмосковью, в Пермскую область, на Валдай — красотища там неопишущая.

— Вернемся к столице. Вы родились далеко в Сибири, росли, как уже говорилось, в Калужской области, но, наверно, давно себя чувствуете москвичом?

— Конечно. По сути, вся сознательная жизнь моя связана с этим городом, для которого я сделал, думаю, больше, чем каждый второй из москвичей.

— А как вы воспринимаете происходящие на наших глазах перемены во внешнем облике столицы, в ее повседневной быте?

— Тупиковая транспортная ситуация настолько теперь всем понятна, что и говорить нечего. Без развития общественного транспорта, прежде всего — метро, у мегаполиса будущего нет. А что касается архитектуры, то достаточно посмотреть из окна моего кабинета. Это старая



# Первая половина жизни

Окончание, начало на стр.3

часть города — Цветной бульвар. Когда-то его застройка представляла собой целостный ансамбль. Теперь его заменили разномастные новоделы. Разве это красиво? Абсолютно — нет. Тот же поток автомашин — как он портит экологию! А когда-то на Садовом кольце липы росли, на Мичуринском проспекте яблони не засыхали. В такой общей ситуации мне приятно отметить, что все наши новые станции по своей архитектуре не повторяются. С помощью проектировщиков нам удастся все их сделать красивыми. До «сороконожек» хрущевской поры мы не опускаемся, держим уровень, заданный первостроителями метро.

— *Какая из станций, введенных в строй за последние годы, представляется вам самой красивой?*



— Все они прошли через мои руки и мне трудно выделить какую-нибудь одну. Я хорошо знаю достоинства каждой. А самая любимая для меня — это, конечно, «Кантемировская», с которой всё началось.

— *Своих детей вы возите на новые станции, показываете им свою работу?*

— Дети давно уже стали взрослыми и сами ездят, где им надо. Настя окончила филфак МГУ, теперь учится в Российской академии госслужбы при президенте РФ. Денис работает в Сити-банке. А вот кто приезжает на каждый пуск, так это моя теща Надежда Федоровна и, естественно, жена Юля. Теща моя — великий человек. В свое время она работала в 4-м медицинском управлении, знала семьи Молотова, Хрущева. А еще раньше участвовала в физ-

**Сергей Зайцев, Рик Ловат и Татьяна Соболева из «Интерторга», представляющего интересы фирмы «Ловат» в Москве.**

культурных парадах на Красной площади. Может быть, помните — спортсмены пронесли огромный макет Земного шара, а на нём была девушка. Так это как раз и была Надежда Федоровна, тогда еще совсем молодая.

— *Сергей Станиславович, вы достигли полувекowego рубежа. Это серьезная веха. Что ни говори, а половина жизненного пути пройдена. Какова ваша стратегия на вторую половину?*

— Всю стратегию еще не продумывал. Пока намерен трудиться, трудиться и трудиться. Тем более что перед Мосметростроем теперь открываются такие заманчивые перспективы. При этом главная личная задача — сохранить как можно дольше работоспособность.

— *Успехов вам во всех делах!*

**Беседу вел Юрий ПЕТРУНИН.**

## В любую погоду — на «посту»

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Коллектив участка № 1 недавно поздравил с юбилейной датой рабочую комплексной уборки общежития № 15 Валентину Ивановну Горюнову, которая трудится в КСУМе семнадцать лет.

Не зря говорят: не место красит человека, а человек место. Высочайшее чувство ответственности, добросовестность — это то, что отличает Валентину Ивановну. Несмотря на то, что ей приходится выполнять тяжелейшую по физическим нагрузкам работу, которая под силу не каждому мужчине, она со своей задачей справляется успешно. Невозможно сосчитать, сколько тонн снега перекидала она за эти годы, сколько вынесла мусора! В любую погоду, в дождь, в метель, Валентина Ивановна на своем «посту». Такое неравнодушие к делу, а, прежде всего, к людям, снискали ей заслуженное уважение и любовь окружающих.

Старания Валентины Ивановны по поддержанию порядка и чистоты около общежития не остались незамеченными и руководителями нашего района. От главы Управы Валерия Ивановича Мерненко в свой день рождения она получила благодарственное письмо и ценный подарок — часы с символикой ставшего ей уже родным района Новокосино, где она счастливо проживает с супругом Евгением Михайловичем и тремя детьми.

А когда-то Валентина Ивановна жила в одном из многочисленных бараков на улице Марин луг, которая находилась между станциями метро «Мир» («Алексеевская») и «ВДНХ». Здесь прошло ее детство, о котором остались самые теплые



воспоминания. «Хоть и жили бедно, — говорит Валентина Ивановна, — но среди добрых и душевных людей. Двери комнат никогда не закрывались. В любой семье тебя накормят и обогреют».

В четырнадцать лет Валентина пошла работать. Сначала была утюжницей на швейной фабрике «Старт», затем перешла на фабрику «Черемушки». Кстати, и дочь Валентины Ивановны Татьяна получила профессию швеи. Старший сын Юрий служит в армии, младший Михаил трудится на кондитерской фабрике. У Горюновых — большая и по-настоящему дружная семья, где отношения построены на бережном и нежном отношении друг к другу и особенно — к маме.

Наш коллектив от души пожелал Валентине Ивановне, а также всей ее замечательной семье, здоровья, счастья, благополучия, хорошего настроения.

**Валентина КАНИЩЕВА, техник участка № 1 общежития ЗАО «КСУМ».**

## Команды начали выбывать

ФУТБОЛ

Каждый вторник, по вечерам, на стадионе «Спартак»-2 проходят матчи метростроевских команд, разыгрывающих Кубок по мини-футболу.

Но условия розыгрыша не совсем обычные: команда выбывает из него лишь после второго поражения.

### Мячи в одни ворота

Довольно долго во встрече футболистов СМУ-3 и СМУ-13 борьба велась на равных. Лишь во второй половине первого тайма известный форвард СМУ-3 Дмитрий Колганов сильным ударом с правого фланга открыл счёт. Но в дальнейшем ни ему, ни его товарищам не удалось использовать возникшее психологическое преимущество. Более того, после перерыва команда СМУ-13 пыталась перехватить инициативу и, закручивая хитроумные комбинации, упорно продвигалась к воротам соперников. Однако, ни одна из атак не получила логического завершения. Зато Дмитрий Колганов сумел еще один раз отличиться, а его коллега по линии нападения Виктор Коровин довёл счёт до 3:0. Убедительная победа команды СМУ-3, которая напрасно пропустила летний чемпионат.

### Все же СМУ-5 сильнее

Судя по первому кругу команды СМУ-5 и СМУ-15 примерно равны по силам. Обе уступили своим сильным соперникам лишь после упорной борьбы. И свою встречу они начали с осторожных разведывательных действий. В дальнейшем более уверенно себя чувствовали

на поле футболисты СМУ-15. Несколько раз они были близки к успеху, но не более того. А ведь никто не отменил давний футбольный закон: не забиваешь ты — забьют тебе. Обладая неплохой индивидуальной техникой, форварды СМУ-5 провели результативную контратаку, и Антон Рашпилев с подачи Андрея Полякова забил первый гол. Он же, как выяснилось, оказался и последним. Итак, футболисты СМУ-5 победили со счётом 1:0, а команда СМУ-15 выбыла, к сожалению, из борьбы за обладание Кубком.

### Чемпионам пришлось нелегко

Игровой день 31 октября был украшен матчем титулованных команд Метромаша и СМУ-4. Перевес одной из них определился лишь на последней минуте первого тайма. Потеряв бдительность в ожидании свистка на перерыв, испытанный вратарь монтажников Дмитрий Ковешников неосторожно выдвинулся вперед. Хитроумные форварды заводчан Дмитрий Гуревич и Владимир Сушилилин моментально воспользовались этим и просто перебросили мяч через голову вратаря.

Однако начало второго тайма огорчило футболистов Метромаша. Быстрый и техничный форвард монтажников Андрей Кудряшов

сильным ударом восстановил равновесие — 1:1. На этом он не успокоился и еще несколько раз серьезно угрожал воротам заводчан, но их защита самоотверженно оборонялась. Игра постепенно стала приобретать жёсткий характер. И если бы не решительные действия арбитра матча Николая Мигунова, еще неизвестно, к чему бы это привело. Под занавес встречи чемпионы вернули себе инициативу и заработали право на штрафной удар. Вратарь монтажников его парировал, и первым к отбитому мячу подошел Владимир Сушилилин. Его спокойный пас Дмитрию Гуревичу привел к повторному взятию ворот команды СМУ-4. Метромашевцы победили со счётом 2:1.

В тот же день должна была состояться игра команд СМУ-9 и КСУМа. Механизаторы на нее почему-то не явились. Им засчитано поражение.

### Всё решили пенальти

Первым поединком 7 ноября стала встреча команд Управления и СМУ-3. Футболистам Управления проигрывать в ней было нельзя, так как они в этом турнире уже однажды уходили с поля побежденными. Но их соперники по понятной причине совсем не хотели принимать это во внимание — самим поражение тоже ни к чему. Отсиживаться в обороне никто не хотел, и удары наносились по обоим воротам. Каждому из них предшествовало несколько аккуратных передач, фактор неожиданности не срабатывал. И тогда в ход игры вмешался случай. Очередная атака управленцев завершилась не

очень точным, хотя и мощным ударом. И тут мяч рикошетом от защитника СМУ-3 все-таки залетел в его ворота. Автогол — и команда Управления вышла вперед.

Ее преимущество сохранилось лишь до начала второго тайма. На 23-й минуте (продолжительность тайма в мини-футболе составляет 20 минут) удачливый нападающий СМУ-3 Дмитрий Колганов комбинационно обыграл защитников команды Управления и сравнял счёт — 1:1. До конца основного времени его никому не удалось изменить. И дополнительная десятиминутка не принесла успеха ни одной из противоборствующих сторон.

А в серии пенальти более меткими оказались бомбардиры СМУ-3: они забили три мяча, а футболисты Управления лишь два. Конечный результат матча — 4:3 в пользу команды СМУ-3. Футболисты Управления из турнира все-таки выбыли.

### Более сильным обычно везет

Мало кто ожидал, что примерно в ту же схему уложится матч команд КСУМа и ТО-6. Только мячей в нем было забито больше. Первый из них записал в свой актив центрфорвард коммунальщиков Алексей Шутов, которому на хорошей

скорости удалось обвести не только защитников, но и самого вратаря тоннельщиков. Стало понятно, что у футболистов КСУМа очень хороший игровой настрой. Они продолжают рваться вперед. Однако в пылу азарта забывают о правилах. Судья назначает штрафной удар. Его четко реализует футболист команды ТО-6 Александр Димаев. Равный счёт 1:1 продержался до перерыва.

Во втором тайме игра изобилует острыми ситуациями. Их создавали в основном футболисты КСУМа, среди которых выделялись, помимо Шутова, Сергей Рыбаков, Дмитрий Кирсанов, Игорь Богородицкий. Не раз их удары приходились в штанги ворот команды ТО-6. А на 38-й минуте всё тот же Алексей Шутов с подачи Сергея Рыбакова снова вывел свою команду вперед. Однако форвард тоннельщиков Евгений Ионников свел их усилия на нет — 2:2. Дополнительное время, как и в предыдущем матче, ничего не изменило. И счёт по пенальти получился такой же — 3:2. Повезло при этом тоннельщикам. Они и продолжают выступать в кубковом турнире, а для коммунальщиков он закончился.

**Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.**

### Объявление

Соревнования по плаванию пройдут 25 ноября в бассейне Академии водного транспорта (улица Судостроительная, 46). Начало в 15 часов. Надо проплыть 50 метров любым стилем. Зачет по трем лучшим результатам.

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 ГУП «ИПК «Московская правда» (101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 14.11.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 1050