

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

МЕТРОМОСТ СОЕДИНИЛ БЕРЕГА МОСКВЫ-РЕКИ



30 мая на перегоне между станциями «Мякинино» и «Волоколамская» стальные пролётные конструкции метромо­ста дотянулись до постоянной опоры № 1, возведённой на насытой площадке у левого, высокого, берега Москвы-реки.

Пролёт сначала достиг временной решетчатой опоры, где с помощью системы домкратов был выправлен его накопившийся прогиб, после чего на проектной высоте были присоединены следующие секции левой и правой половин моста. Монтаж будет продолжаться, пока конструкции не лягут на «нулевую» опору, удалённую от первой на 60 метров. Там к настоящему времени забетонирован ростверк.

МАЙСКОЕ ДОСТИЖЕНИЕ ЭКИПАЖА «ЛОВАТА»

На 115 процентов справился с майским планом проходки правого перегонного тоннеля в недрах мякининской поймы участок Виктора Попова из ТО-6. При плане 300 метров механизированный тоннелепроходческий комплекс «Ловат» продвинулся за месяц на 345 метров. И в первый день лета от демонтажной камеры, находящейся около торгового центра «Ашан», его отделяло 553 метра.

Если тоннельщикам удастся и в дальнейшем поддерживать набранную скорость, то вполне реально сбейка в последней декаде июля.

УВЕЛИЧЕН ПЛАН УКЛАДКИ ПУТЕВОГО БЕТОНА

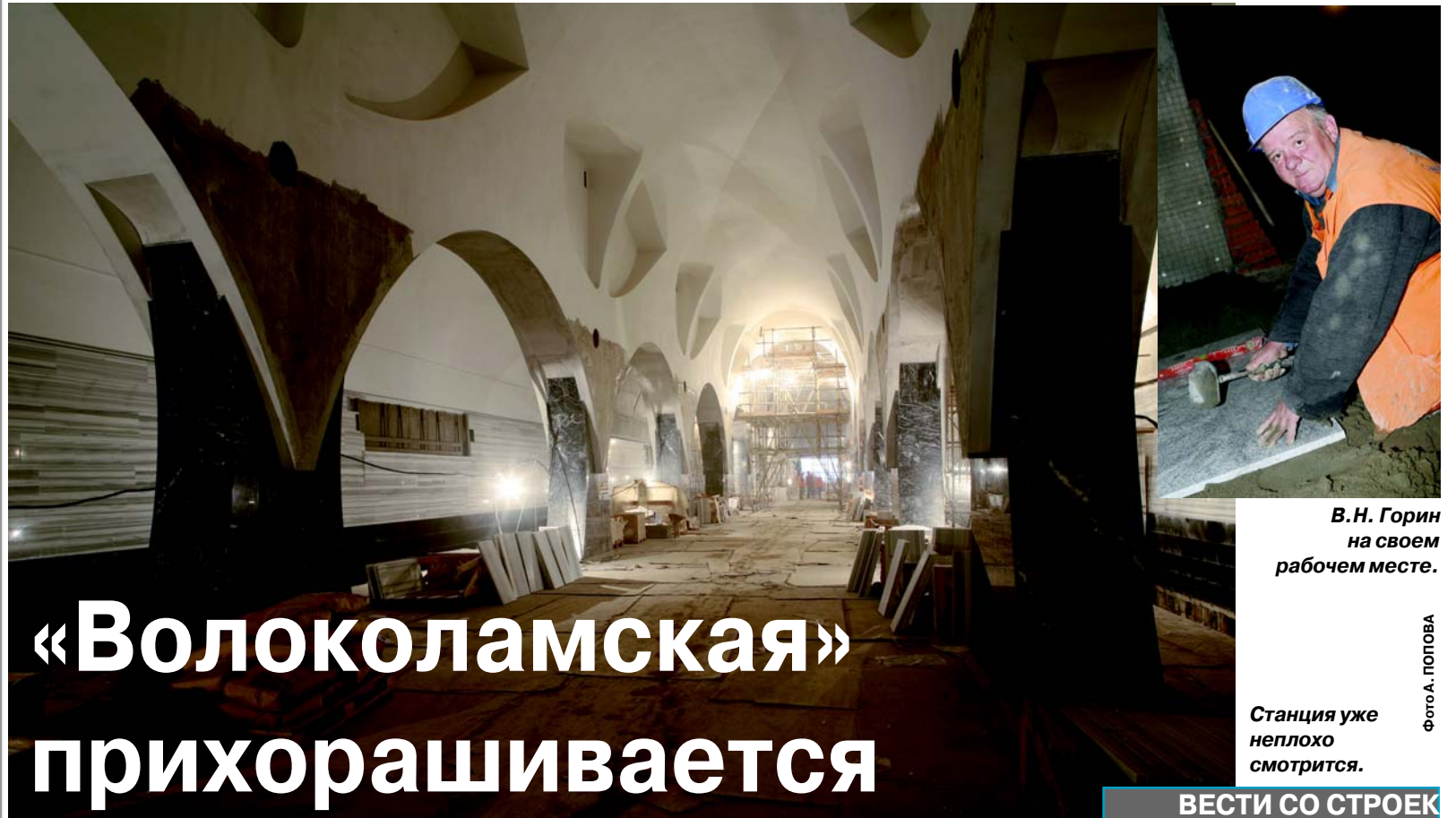
За последнюю неделю мая в тоннелях второго пускового участка Митинско-Строгинской линии путевой бетон уложен в общей сложности на длине 326 метров. До выполнения майского задания, равного 1,5 км, не хватило 50 метров, или трех процентов. Задание на июнь по укладке путевого бетона составляет уже 2,1 км.

С конца мая в эту работу, помимо СМУ-1, СМУ-3 и СМУ-15, активно включилось и СМУ-13, которому в пределах станционного комплекса «Митино» предстоит забетонировать 650 погонных метров пути. К 1 июня путевой бетон там был уложен на 110 метрах.

МОНТАЖНИКИ В ДЕМОНТАЖНОЙ КАМЕРЕ

Щитовая демонтажная камера, построенная силами СМУ-15 на перегоне «Строгино»-«Мякинино», предназначена также для размещения целого комплекса притоннельных сооружений, включая венткамеру, камеры металлоконструкций, тяговую понижающую подстанцию. Там хороший фронт работ получил участок Александра Нечаева из СМУ-4.

К началу июня на этом находящемся рядом с торговым центром «Ашан» пусковом объекте, уже установлено два вентилятора ВОМ и два затвора, смонтировано три вентклапана. К демонтажной камере с двух сторон продвигаются проходчики ТО-6 и СМУ-15.



«Волоколамская» прихорашивается

К майским праздникам участок Тенгиза Ломия из СМУ-2 завершил бетонирование трехсводчатого перекрытия станции «Волоколамская». И с мая платформенная часть практически полностью находится в руках отделочников четвертого участка УСР (начальник участка Игорь Владимирович Зеленеv). Исключение составляет лишь примыкание правой путевой стены к вестибюлю № 2, там строители еще ведут монтаж каркаса для мраморных плит.

Сама станционная платформа хоть сейчас почти на всём своём протяжении могла бы принять пассажиров. Гранитное покрытие гото-

во на 85 процентов, и квадратные серые плиты с чёрными вкраплениями теперь укладываются в дальнем её конце. А те, что уже заняли свое место, защищены до срока листами картона. Зато облицованные мрамором фигурные колонны, расширяющиеся и кверху и книзу, уже открыты взгляду во всей своей красе. Лишь шесть последних колонн, да полуколонны у примыкания платформы к вестибюлю ждут своей очереди на облицовку. Конечно, обращает на себя внимание и кажущийся выше обычного свод между колоннами.

Четвертый участок УСР помимо «Волоколамской» выполняет отделку и станции «Митино». Поэтому внимание Игоря Владимировича Зеленева так или иначе распределяется между этими двумя объектами. По мере надобности с одного на другой на какое-то время переводятся отдельные бригады. А мастер Надежда Викторовна Авденина постоянно находится на «Волоколамской», с самого начала отделочных работ.



Плотник П.Г. Садченко.

Мастер Н.В. Авденина.



В тот день она с утра контролировала подачу на станцию ящиков с мраморными плитами для путевых стен. Железобетонное перекрытие платформенной части «Волоколамской» давно уже засыпано грунтом, и грузы подаются туда краном через небольшое технологическое отверстие. Когда последний ящик с камнем благополучно достиг уровня платформы, где его ждал погрузчик, Надежда Викторовна сама прошла вниз окружным путём через все уровни вестибюля. Надо было посмотреть, как идет дела у маляров, штукатуров, каменщиков.

В трудовой биографии Авдениной «Волоколамская» стала четвертой станцией. До того были «Международная», «Строгино», «Славянский бульвар». Каждая со своим неповторимым обликом. Интересно было узнать, как в таком ряду воспринимается станция, сооружаемая на окраине района Митино, неподалёку от Волоколамского шоссе, давшего ей название. Да и Москва-река протекает там примерно в трёхстах метрах.

Бригадир штукатуров З.М. Мерсиянова.



В.Н. Горин на своем рабочем месте.

Станция уже неплохо смотрится.

ФОТО А. ПОПОВА

ВЕСТИ СО СТРОЕК

Так вот, по мнению Надежды Викторовны, для своей новой станции архитекторы Александр Некрасов и Александр Орлов предложили весьма оригинальное проектное решение:

— Она будет достаточно необычная, высокая. Средний пролёт платформенной части чем-то теперь напоминает многоарочный мост. А когда колонны были еще без облицовки, создавалось ощущение, что находишься в храме. После пуска здесь основную роль будет играть распределение света. И станция должна получиться яркой, запоминающейся.

Своеобразное сочетание сводов и арок «Волоколамской» сначала доставило немало хлопот строителям. А теперь, выходит, настала пора напрягаться отделочникам, чтобы облагородить криволинейные бетонные поверхности — все эти купола, ниши для светильников, арочные дуги.

— Действительно, — говорит мастер, — всё здесь приходилось и приходится выводить по лекалам. И эти лекала сумел сделать наш плотник Павел Садченко — сам чертил и выпиливал. Причем, не только для штукатуров, но и для маляров. При таких сводах от прямого шпателя толку мало. И шпательку накладывают непосредственно лекалом. А уж потом разравнивают обычным способом.

Павел Григорьевич Садченко, о котором так лестно отзывалась Авденина, на Мосметрострое уже 22 года. Специальность плотника получил в ПТУ-72 и до сих пор ей верен, не перешел подобно многим своим соученикам ни в слесари, ни в каменёты. Спрашивается, почему? А потому, объясняет он, что нравится иметь дело с деревом,

Награжденные орденами и правнуками

Фронтное поколение — золотой фонд нашего народа. Когда-то, несколько юбилеев Победы назад, их отсчет начинался с ровесников XX века. Теперь это в массе своей те, кто рожден около середины двадцатых годов. Всем идёт девятый десяток. И слово «однополчанин» постепенно исчезает из их лексикона, потому что редко кому удается встретить хотя бы «одноармейца». А на метростроевских ветеранских вечерах бывшие воины традиционно объединяются по своим трудовым коллективам, соответственно и рассаживаются на застолье. Но и тут назревают проблемы. В этом году фронтовиков от Управления Мосметростроя представляла одна только Анна Архиповна Величко...

А она, к счастью, продолжает удивлять бодростью духа, немеркнущей памятью. Правда, иногда по ходу рассказа о военной поре в её голосе проскальзывает надрыв. Например, когда Анна Архиповна начинает говорить о трагическом октябре 1941 года. Авиазавод, на котором она с июля работала, к тому времени уже эвакуировали из столицы. Кровь сдавать для раненых восемнадцатилетняя девушка больше не могла, так как в первый же раз вдвое превысила норму сдачи и в результате получила опасное снижение уровня гемоглобина. Оставались только дежурства в пожарной команде. А хотелось большего участия. И стала Анна думать, как попасть на фронт. Где-то на Среденке нашла курсы радистов, окончила их, получив квалификацию радиста-оператора I класса. Не без помощи отца (в то время председателя военного трибунала войск НКВД в составе 43-й армии) добилась назначения в воинскую часть, направлявшуюся на фронт. Это была 282-я истребительная авиадивизия. С ней юная радистка прошла несколько фронтов, в том числе принимала участие в завершении Сталинградской битвы, в сражении на Курской дуге, в освобождении



Анна Архиповна Величко.

Белоруссии. Потом самолёты её дивизии, получившей имя Гомельской и награжденной орденом Суворова, стали летать над Польшей, загоняя фашистов в их логово.

— Мы, конечно, не у самой линии фронта находились, — уточняет Анна Архиповна. — Но передвигались следом за ней. А в победном мае я с мужем (мы расписались в феврале) побывала в Берлине. Зашли в рейхстаг. Он мрачный был. Но наших солдат полно, и везде — надписи. Я тоже оставила свою. А потом прошли к Бранденбургским воротам. И мне захотелось — я же совсем молодая еще была — на них взобраться. Наверно, там какая-то лестница имелась. И я смогла взять на память оттуда два листика от металлического «лаврового» венка...

Так, что называется по горячим следам, была ею в первый раз отмечена Победа. О том, что было 64 года спустя, в этом мае, Анна Архиповна тоже охотно поведала:

— Одна из внучек заехала за мной на своей машине и увезла на дачу. Там меня все поздравляли, преподносили подарки. А сегодня зять предлагал свою помощь, чтобы доставить меня на эту встречу. Я отказалась — сама вполне могу доехать до Цветного бульвара. А вообще-то у меня уже двое правнуков. Вот какая я счастливая!

Максим Андреевич Лаук.

Михаил Иванович Сосин и Семен Федорович Ходырев.

Выступает заместитель генерального директора Мосметростроя Николай Владимирович Тихонов.



Алексей Павлович Шутов.

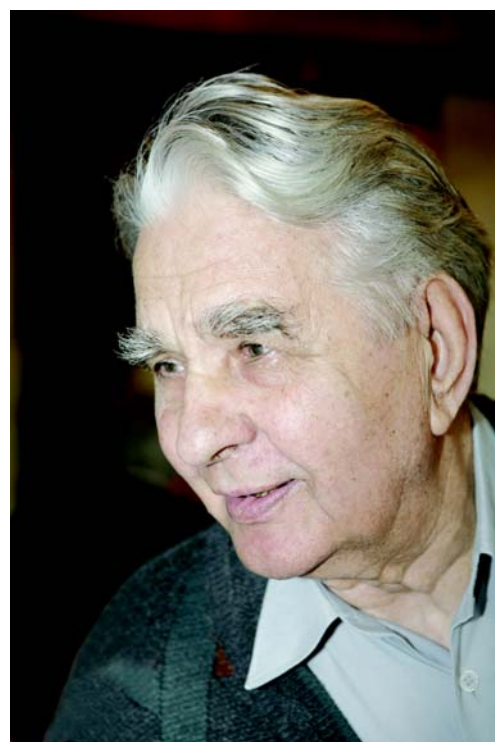
Дойти до Берлина, увидеть поверженными символы столицы третьего рейха... Мало кто из миллионов фронтовиков не мечтал об этом. И можно напомнить имена двоих первостроителей метро, испытавших такую радость. Прежде всего, это легендарный комбат Константин Яковлевич Самсонов, получивший звание Героя Советского Союза за участие в штурме рейхстага. А у тех же Бранденбургских ворот читал свои стихи победителям фронтовой журналист и поэт Евгений Аронович Долматовский. Но их давно уже нет среди живых. А из тех, кому повезло встретить 64-ю годовщину Великой победы, далеко не все оставались в строю до мая 45-го...

— Для меня война закончилась Сталинградской битвой, когда Паулюса окружили, — пускается в далёкие воспоминания ветеран старого СМУ-7 Иван Михайлович Боровков. — А самым страшным был ноябрь 41-го года под Москвой. На линии Кашира-Москва наш 62-й полк из 173-ей дивизии 50-й армии оборонял железнодорожный мост через Оку. Была поставлена задача

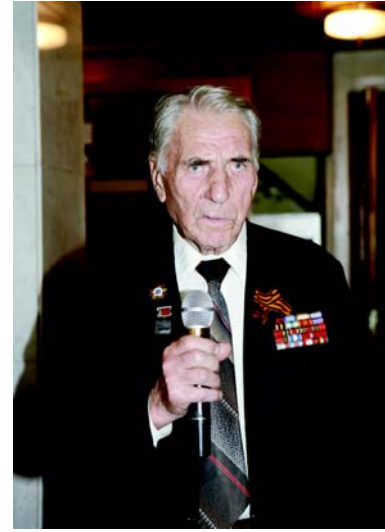


Иван Петрович Водолазкин.

— не пропустить через него танки Манштейна. И мы стояли. От целого полка осталось 130 человек. Тут на помощь подоспели подольские курсанты. Свои позиции мы удержали. 6 декабря пошли в наступление. У города Белёва, что на Оке, меня ранило в правую ногу. Две недели пробыл в медсанбате и снова в часть. В атаки не ходил — я был помощником командира взвода



Иван Михайлович Боровков.



Сергей Кузьмич Илюхин.

— У меня медаль «За отвагу», ордена Отечественной войны I степени и Красной Звезды. И растут два правнука: первому четыре с половиной года, второму три месяца.

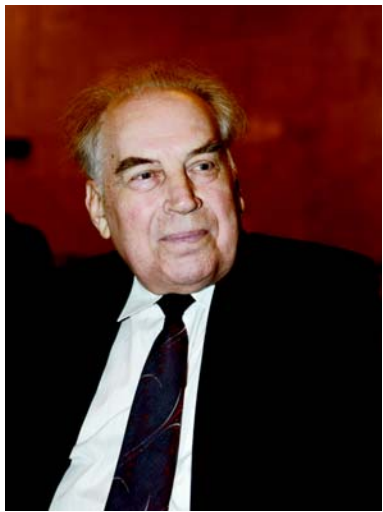
К слову о наградах. Далеко не все наши ветераны уже следуют давнему призыву: «Фронтовики, наденьте ордена!». Хотя бы потому, что уже нелегко носить наградную «кольчугу»... И, тем не менее, один из наших старейшин, ветеран Черкизовского завода ещё с довоенным стажем Иван Петрович Водолазкин прибыл на встречу при полном параде. О своем боевом пути — с июня 41-го по апрель 45-го — он мог бы много рассказать (и раньше рассказывал), а на этот раз ограничился практически одной фразой: «Тяжелая была война, очень тяжёлая...»

Судя по «Книгам памяти», число погибших примерно соответствовало и число без вести пропавших. А были и такие, кто чудом избежал если не гибели, то бесчестия. Ведь командиры всякие бывали...

В 1944 году, когда освобождали Белоруссию, Алексея Павловича Шутова (ныне ветерана УММ и ТО-6) его ротный грозился направить в трибунал. Причина веская — невыполнение приказа. А когда разобрались, то наградили старшего сержанта Шутова орденом Красной Звезды, поскольку он чуть ли не единственный в части сумел удерживать позицию на танкоопасном направлении. Но вскоре война для него закончилась. Осенью 44-го, когда дивизия вышла к границе с Польшей, храброго воина тяжело ранило. После госпиталя его на фронт уже не посылали.

Среди метростроевских ветеранов Великой Отечественной есть и такие, для кого Победа наступила не в мае, а в сентябре 45-го. Это,

Окончание, на стр. 4



Максим Андреевич Лаук.

Михаил Иванович Сосин и Семен Федорович Ходырев.

Выступает заместитель генерального директора Мосметростроя Николай Владимирович Тихонов.



разведки. Мы за «языками» перебирались через линию фронта. Однажды меня оттуда ребята тащили, потому что ранило. А самую тяжелую рану получил, когда завершилась битва под Сталинградом. Уже раненый дважды попадал под бомбёжки, пока меня довели до Саратова. Оттуда — в Фергану, в госпиталь, где через три с половиной месяца списали вчистую. А на Метрострой я пришел в 1953 году и проработал до 1982-го. Сначала проходчиком, а потом занимался горным оборудованием.

О своих правнуках ветеран говорит с не меньшей гордостью, чем о боевых наградах:

«Волоколамская» прихорашивается

Окончание, начало на стр. 1

всё-таки живой материал...

Авденина перечислила основные бригады, занятые на отделке «Волоколамской». Это маляры Надежды Максимовны Дёжиной, штукатуры Альбины Александровны Илюшкиной и Зухри Мерсижановой, а также камнетёсы Виктора Николаевича Горина.

Проще всего там было общаться с Гориним, поскольку женщины трудились на лесах, кто на втором, а кто и на третьем ярусе, а Виктор Николаевич выкладывал гранитное покрытие платформы.

Бригадир маляров Н. М. Дёжина.

С камнем он работает без малого тридцать лет. И хотя пришел на Мосметрострой лишь во время реконструкции «Воробьевых гор», все-таки на многих объектах успел отметиться и специфику прочувствовал. На «Волоколамской» для него каких-то особых сложностей нет. Облицовка платформы — стандартная, на цоколь путевых стен идут, как обычно, плиты габбро, укладываемые на раствор. Правда, выше цоколя путевые стены облицовываются по сухому способу.

Суть его в изложении Надежды Викторовны Авдениной выглядит совсем просто:



Е. В. Цуканова и В. С. Цылина из бригады А. А. Илюшкиной.



— На каркасе стены устанавливаются вертикальные и горизонтальные направляющие, а потом между ними задвигаются мраморные плиты с предварительно пропиленными пазами. По такому способу мы облицовывали путевые стены на «Славянском бульваре», а теперь просто закрепляем полученные там навыки. И дело идет быстро.

С колоннами, казалось бы, ситуация иная. На кривых не очень-то разгонишься. Однако и тут дело практически сводится к монтажу. Криволинейные мраморные детали режутся, конечно, по лекалу, но не на стройке, а на камнеобрабатывающем заводе, откуда и попадают в руки отделочников в виде комплекта деталей для конкретной колонны. Их монтаж на месте все-таки не обходится без определенной подгонки, но все равно такую технологию не сравнишь с прежней.

А на лесах и подмостях, где трудятся штукатуры и маляры, технический прогресс ощущается слабо. Разве что подмости стали легче передвигаться, да появляются иногда новые материалы. Но избавления от «мокрых» процессов пока не предвидится. И раствор подают на рабочие места по-старинке — ведрами.



Р. О. Резванов монтирует путевую стену.

Практически для всех отделочниц, а каждая из них в среднем имеет стаж порядка двадцати лет, такие условия труда давно стали привычными. К тому же в случае необходимости к ним всегда на помощь приходят слесари и подсобные рабочие. А они берут на себя как самое обычное, так и самое сложное — мастерски выводят тонкие «усёнки», неизбежные при многочисленных стыках арок и сводов.

Общее настроение определила, пожалуй, точнее всех Татьяна Рудакова из бригады Илюшкиной (сама Альбина — в отпуске):

— Работается здесь нормально. И радует, что край работы уже виден.

Юрий ПЕТРУНИН.

Столичное метро осталось лучшим в мире

Об этом накануне дня рождения московского метрополитена (15 мая) рассказал журналистам Дмитрий Владимирович Гаев. И озвучил скорректированные планы по развитию подземки.

Коротко об этих планах. В декабре откроются три станции — «Мякинино», «Волоколамская» и «Митино». Из-за дефицита средств, ввод в эксплуатацию станций «Достоевская» и «Марьяина Роща» отодвигается ориентировочно на пять месяцев.

Начинается работа над проектом третьего пересадочного контура, ко-

торый пройдет от станции «Деловой центр» через «Полежаевскую», «Динамо», «Савеловскую» (это первый пусковой участок) и к 2020 году замкнется, обойдя кольцом всю Москву. Трасса будет проходить в районе между третьим и четвертым транспортными автомобильными кольцами.

Д. В. Гаев рассказал журналистам о технических новинках метрополитена. Сейчас заканчивается обкатка вагонов новой модификации, с климат-контролем и в кабинах машинистов, и в салонах поездов. Первые такие по-

езда появятся уже в этом году на Калининской и Митинско-Строгинской линиях, а в следующем — на Кольцевой, где будет проходить замена парка подвижного состава.

Активно внедряется система автоматического управления поездов с системой видеонаблюдения. А свое 75-летие (ровно через год) Московский метрополитен встретит созданием системы управления движением поездов с дополнительной резервной системой. Благодаря ей количество неисправных поездов, которые прихо-

дится снимать с линии, уменьшится в два раза. В следующем же году в два раза сократится время капремонта эскалаторов — до 35 — 40 дней.

И еще интересный факт привел Д. В. Гаев: Лондонский королевский транспортный колледж в очередной раз признал московское метро лучшим в мире по безопасности и стабильности перевозок. А что касается столичных пассажиров, то лично Гаев дал им высокую оценку. Оказывается, за все время не было ни одного случая вандализма в фирменных поездах подземки — «Акварель», «Читающая Москва», «Курская дуга».

О правовом регулировании трудовых отношений

19 мая в конференц-зале Управления состоялся семинар по вопросам правового регулирования трудовых отношений. На него были приглашены начальники и специалисты отделов кадров, председатели профсоюзных комитетов подразделений Мосметростроя.

Семинар был организован администрацией и Теркомом профсоюза Мосметростроя. Его открыли заместитель генерального директора ОАО «Мосметрострой» Н. В. Тихонов и председатель Теркома профсоюза А. Н. Родионов. С лекцией выступила Елена Викторовна Жердева, заведующая отделом правозащитной работы Учебно-исследовательского центра Московской Федерации профсоюзов.

Были обсуждены актуальные вопросы:

- об изменениях условий трудового договора;
- о введении режима неполного рабочего времени и его оплате;
- о расторжении трудового договора в связи с сокращением численности и штата, о соблюдении гарантий прав работников, предусмотренных законодательством РФ;
- о предоставлении различных видов отпусков (основного, дополнительного, без сохранения заработной платы, учебного);
- о порядке проведения аттестации работников.

И еще ряд вопросов правового регулирования трудовых отношений.

Цель данного семинара: в условиях экономического кризиса, грядущего сокращения численности работающих на предприятиях Мосметростроя из-за недофинансирования строящихся объектов, выработать схему действий по оказанию помощи работникам в вопросах, связанных с увольнением в соответствии с законодательством Российской Федерации, по оказанию помощи с трудоустройством.

На многочисленные вопросы сотрудников отделов кадров и председателей профсоюзных комитетов по трудовому законодательству, по применению отдельных статей Трудового кодекса РФ были даны исчерпывающие ответы. В работе семинара приняли участие более 50 человек.

Валентина ПАСТОРОВА,
заместитель председателя
Теркома профсоюза работников
Мосметростроя.

Пять вариантов спасения от «пробок»

Столичные власти не устают искать новые варианты спасения от заторов на дорогах. «Комсомольская правда» рассказала о пяти наиболее неожиданных из них.

Поездки на высоте 100 метров

Этот необычный транспорт давно обсуждают инженеры НИИПИ Генплана Москвы. Струнную дорогу предлагают использовать в отдаленных районах города и лесопарках. Принцип такой: ставятся огромные, до 100 метров высотой, опоры, между ними натягивается, как струна, сверхпрочный стальной трос. По тросу ездят вагончики с пассажирами, разгоняясь до 100 и больше километров в час. Проект не дешев: километр пути (с учетом подвижного состава) — от 7 миллионов долларов.

— Похожие системы давно применяются в мире. Но годятся они только для каких-нибудь выставочных комплексов — перевозить гостей по территории, — считает научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин. — Во-первых, эта система очень дорогая — как в строительстве, так и в эксплуатации. Во-вторых, она не очень удобна — пассажиров нужно долго поднимать и опускать на «остановку».

Судьба проекта: в стадии обсуждения.

Стоянка на Болотной площади

Её решили построить прямо под водой — на три метра ниже дна Водотводного канала. Довольно большая, на 860 машиномест, она должна быть двухэтажной (этажи идут вглубь) и занять место от памятника Петру I до Новоспасского моста.

— Безумный проект! — считает Михаил Блинкин. — Строительство влетит в очень большую сумму, значит, цена парковки неизбежно будет высокой. Автомобилисты туда просто не пойдут. Подобные парковки нужно строить никак не в центре, а у конечных станций метро. Доехал, машину оставил — и в подземку. Так делается во всем цивилизованном мире.

Судьба проекта: решается на федеральном уровне. Для решения вопроса, по словам мэра Ю. М. Лужкова, необходимо обращаться с законодательной инициативой на уровень Госдумы. И в лучшем случае решение будет отброшено на год. Водотводный канал — федеральная собственность, а вопросы на федеральном уровне решаются не быстро.

Скоростной трамвай

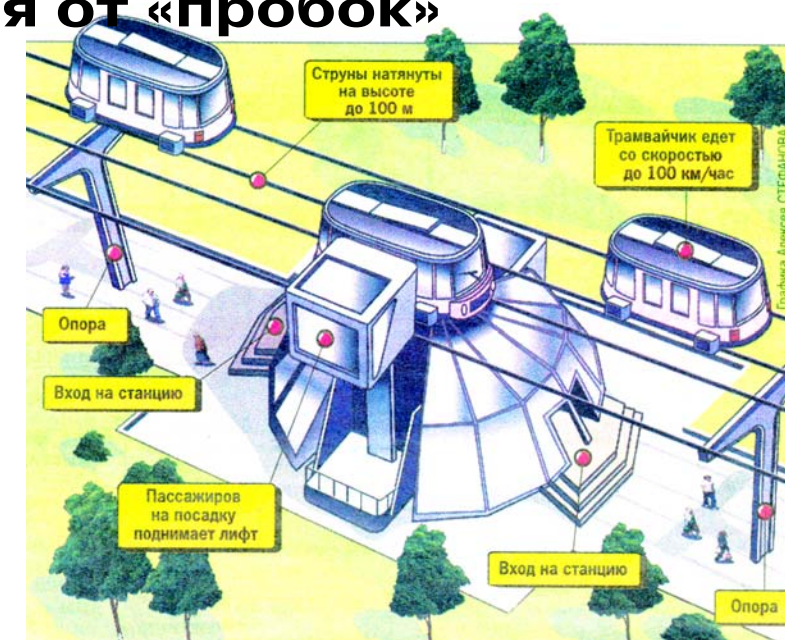
Его обещают пустить вдоль шоссе Энтузиастов. Трамвайные пути отделяют от проезжей части забором, а там, где необходимо, поднимут на эстакаду высотой до пяти метров — чтобы рельсы не пересекались с дорогой. Трамваи будут ездить со средней скоростью 50 км/час (у обычного трамвая она 25 км/час). Вместо обычных остановок будут открытые пассажирские терминалы. Вход на них — как в метро, через турникеты. Интервалы движения трамваев будут не больше пяти минут.

— Скоростные трамваи — очень хорошая штука, они используются во всем мире, — говорит зав. кафедрой логистики МАДИ Виктория Герами. — Но они эффективны только тогда, когда пущены не там, где захотели власти, а там, где есть реальный пассажиропоток. Впоследствии отдельные маршруты можно объединить в систему, как метро.

Судьба проекта: трамваи хотят пустить в 2012 году.

Маршрутки на Москве-реке

Эту идею власти озвучили в 2006 году. 60 катамаранов вместимостью до 50 человек пустят по пяти маршрутам. Например, из Красногорска — до станции метро «Щукинская». Или от Карамышевской набережной до Киевского вокзала. Решено использовать и небольшие катера, вместимостью до 15 человек. Цена билета, как ожидается, будет приличной — от 400 до 500 рублей.



Проект струнной дороги, выполненный её изобретателем Анатолием Юницким.

— Это отличный вариант для туристов, — уверена Виктория Герами. — Или, например, для автомобилистов, застоявшихся в глухой «пробке» на набережной. Человек бросил машину и добирается до места на водном такси. Но к решению транспортной проблемы это имеет мало отношения. Много ли пассажиров перевезут такие маршрутки? Ведь причалы далеко от остановок общественного транспорта. Впрочем, если проект будет реализовываться не за счет бюджета, а на деньги частных инвесторов — почему бы и нет?

Судьба проекта: водные маршрутки хотят запустить в 2010–2012 годах.

Велосипед вместо машины

С призывом садиться в седла недавно выступил мэр Юрий Лужков. Мол, велосипед во всем мире хорошее средство от «пробок». К тому же отличный способ поправить здоровье. Для Пекина или Рима, где постоянно

не тепло, это действительно вариант. А для холодной Москвы?

— Дорожки можно построить в новых районах с большими бульварами — Марьино, Братеево или в новом районе Куркино с его малозатраженной застройкой, — рассуждает главный инженер ГУП НИИПИ Генплана Москвы Михаил Крестмейн. — Но велодорожки, ведущие в центр Москвы, проложить будет нелегко — негде.

— Если хотя бы часть жителей столицы пересядут на велосипеды, «пробок» станет существенно меньше, — считает профессор МАДИ Александр Романов. — Другое дело, что по Москве ездить на велосипеде проблематично. Водители не уступают дорогу, нет ни одной велопарковки. А если они и появятся, то возле каждой нужно ставить еще и будку охранника, чтобы велосипеды не украли.

Судьба проекта: система велодорожек уже проектируется специалистами Москомархитектуры. Возможно, запроектируют и велопарковки. Будет проект — начнут строить, но когда именно, неизвестно.

Никита МИРОНОВ.

Награжденные орденами и правнуками

Окончание, начало на стр. 2

например, участник разгрома милитаристской Японии Семён Фёдорович Ходырев (ветеран СМУ-6). В Маньчжурии, на пути к Харбину, ему довелось вступить в опаснейшее боевое столкновение с японскими смертниками. К счастью, дело кончилось их полным разгромом.

Намного дольше затянулась ликвидация фашистских прихвостней, типа бандеровцев, у восстановленных западных границ СССР. И началась борьба с ними еще раньше, чем с японскими союзниками Гитлера.

Максим Андреевич Лаюк (ветеран ТО-6) родился в Хмельницкой области осенью 1927 года. Весной 44-го его родные места были освобождены от гитлеровских оккупантов. Юношу, которому еще не было семнадцати, взяли в истребительный батальон. Он попадал под пули украинских националистов, когда «прочёсывал» леса, охранял колхозный урожай. А в Красную Армию Максима призвали в январе 45-го, чтобы демобилизовать только в 1950-м году.

И еще один будущий тоннельщик, а тогда матрос-балтиец Феликс Авнерович Ачильдиев продолжал службу после победного мая. Его тральщик с огромным риском для экипажа очищал море от мин. Теперь ему за 80. И по ходу вечера, посвященного 64-й годовщине Победы, Феликс Авнерович очень зажигательно читал свои стихи — и на тему войны, и любовную лирику.

А началось праздничное застолье с небольшой, но прочувствованной официальной части, которая перемежалась песнями военных лет. От имени администрации ветеранов войны и тружеников тыла тепло поздравил заместитель генерального директора Мосметростроя Николай Владимирович Тихонов. Он отметил такие присущие им качества, как любовь к Родине, к семье, ответственность за порученное дело. И пожелал им всем подольше оставаться живым примером для других поколений.

С поздравлениями и пожеланиями крепкого здоровья выступили



Сбор ветеранов в конференц-зале Управления Мосметростроя.

также заместитель председателя Теркома профсоюза Валентина Алексеевна Пасторова, бывший многолетний начальник Мосметростроя, Герой Социалистического Труда Юрий Анатольевич Кошелев, председатель совета ветеранов

Мосметростроя Галина Александровна Лопаткина и бывшие воины интернационалисты, участники войны в Афганистане Виктор Кордубан и Александр Савёлов. Ветеран медсанчасти № 2 Тамара Александровна Мосягина, сама в войну заменившая ушедших на фронт медсестёр, обратилась персонально к Анне Архиповне Величко:

— Как можно дольше ощущайте свою нужность близким, окружающим вас людям.

Песни звучали одна другой трогательнее и памятнее — «На безымянной высоте», «Катюша», «Эх, путь-дорожка фронтовая», «Прощай, любимый город...». Их исполнял известный метростроевцам ансамбль «Русский хит» (руководитель Евгений Баранов, художественный руководитель Сергей Чернявский). Под одну из песен на «пяточек» между столами вышли две танцующие пары. Фронтников там представлял Пётр Иванович Цупиков из СМУ-13. В свои 83 года бывший пехотинец первого Украинского фронта держался на зависть прямо, танцевал с чувством, почти как юный выпускник суворовского училища.

Глядя на него, на таких ветеранов, как он, думалось, что они вечно будут с нами — славные представители поколения, обеспечившего нашей Родине более 60 лет жизни без большой войны.

Юрий ПЕТРУНИН.

Память, память, за собою позови...

Восемь жизней —
восемь деревьев

Молодые туевые деревца...
Каждое из них символизирует жизнь.
Жизнь, отданную за Родину.

В колледже Метростроя № 53 имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова к патриотическому воспитанию учащихся отношение особое. И если порой ветераны войны откровенно удивляются незнанию школьниками и студентами истории нашей страны, в которую золотыми буквами вписаны славные героические страницы Великой Отечественной, то, к счастью, к воспитанникам училища такие грустные факты не имеют никакого отношения. Наши ребята знают и о войне, и о героях былых сражений. Чтят память погибших, выезжая к памятникам и мемориалам, возлагая венки и цветы. Они участвуют в полевых работах, связанных с поиском без вести пропавших солдат и офицеров. Пишут рефераты на военные темы. Героические подвиги солдат и офицеров в период войны в Афганистане, Чечне и других горячих точках...

Это все не отвлеченные темы, это все — свято, это все в сердце.

8 мая, накануне Дня Великой Победы, в колледже прошла традиционная торжественная линейка с участием ветеранов Великой Отечественной войны и других приглашенных гостей. Но на этом праздничная встреча не закончилась. После официальной части состоялось еще одно очень важное мероприятие, я бы даже сказал, знаковое событие — была заложена туевая аллея в память о погибших в Афганистане и Чечне учащихся колледжа.



Первое дерево, посаженное юным Олегом Киреевым, племянником Ивана Павлюкова, погибшего в Чечне.

В посадке деревьев участвовали не только наши ребята, но и ветераны Великой Отечественной войны, родственники погибших: Зоя Ивановна Алфимова, мать кавалера ордена Красной Звезды Александра Алфимова, сложившего голову в Афганистане, Татьяна Владимировна Киреева, сестра кавалера ордена Мужества Ивана Павлюкова, погибшего в Чечне, и ее сын, юный Олег Киреев.

Восемь молодых деревьев... И каждое из них символизирует жизнь, отданную за Отечество.

Гори, гори, его звезда

8 мая коллектив колледжа и ветераны 1-го гвардейского танкового Донского корпуса побывали на Кунцевском кладбище, где возложили цветы на могилы командира корпуса М.Ф. Панова и командиров бригад корпуса — генералов Н.М. Филиппенко и Н.П. Петрова.

Именно 8 мая исполнилось тридцать лет со дня кончины Героя Советского Союза генерала М.Ф. Панова, имя которого носит наш колледж. Это он, Михаил Федорович Панов, с 1943



Колледж № 53. Туевая аллея в память о погибших.

года командовал 1-м гвардейским танковым Донским корпусом, а после войны принимал самое активное участие в создании музея боевой славы в нашем учебном заведении.

Этот необыкновенный человек прошел героический жизненный путь. Сын крестьянина из Псковской области, а потом рабочий Обуховского завода в Петрограде, он в 18 лет вступил в ряды партии, участвовал в гражданской войне. После окончания Военной академии механизации и моторизации командовал механизированной бригадой, танковой дивизией.

С первых дней Великой Отечественной войны Михаил Федорович — на фронте. Сражался на Сталинградском, Южном, Брянском, первом и втором Белорусских фронтах. Участвовал в Орловской, Гомельско-Речицкой, Калининско-Мозырской, Бобруйской, Минской и других операциях, в боях в Польше, Восточной Пруссии и Северо-Западной Германии. Особо отличился в ходе Восточно-Померанской операции: 23 марта 1945 года корпус обходным маневром вышел на южную окраину г. Со-

пота, овладел г. Олива, северной частью Данцига, умело форсировал рукав Вислы и одним из первых соединился с союзными войсками. 29 мая 1945 году М.Ф. Панову было присвоено звание Героя Советского Союза. Он — кавалер двух орденов Ленина, трех — Суворова, ордена Кутузова... Имел два иностранных ордена и 19 медалей.

Почетный гражданин городов Калинин и Марьино Горка. Его именем названы улицы в белорусских городах. Но не в Москве. В последние годы жизни Михаил Федорович проживал на улице Вешних вод. Ветераны давно уже вынашивают идею установить памятную доску-табличку на доме их командира. Пусть знают и гордятся жители, пусть знают и гордится район... Однако руководство Ярославского района в этой просьбе ветеранам отказало, ссылаясь на то, что одна доска, на стене колледжа, уже есть. Странная логика московских городских и подчиненных им руководителей, не правда ли? И особенно это странно в свете приближающейся даты — 65-летия Великой Победы.

Но мы точно знаем, что имя Михаила Федоровича Панова, подвиги его корпуса в годы Великой Отечественной, великий вклад в Победу останутся навечно в памяти и сердцах наших учащихся.

8 мая подарило нам неожиданную, но в то же время необыкновенно приятную встречу, с родными Михаила Федоровича Панова — дочерью Еленой Михайловной и внучкой Натальей. Как и мы, близкие Героя приехали в этот день и час на кладбище поклониться его светлой памяти.

Иларион РЫБАКОВ.



У могилы М.Ф. Панова. Справа — дочь Героя Советского Союза, Елена Михайловна.

Руководитель совета ветеранов 1-го ГТДК Василий Пантелеевич Мруг частый гость у ребят колледжа. Рядом с ним — заместитель директора колледжа Александр Александрович Родонич.



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 2.06.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2615 Заказ № 1273