

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

МОСТ НАД ТОННЕЛЕМ

За две недели, работая на действующей станции метро «Цветной бульвар» только в ночные «окна», участок Игоря Бойкова из СМУ-8 соорудил под сводом правого путевого тоннеля, идущего со стороны «Чеховской», металлический мост. Он предназначен для трех пассажирских ходков строящейся пересадки на «Трубную». Одной только 14-й стальной балки на мост ушло более 7 тонн.

Все такелажные, слесарные, сварные и прочие необходимые работы выполнили бригада слесарей Евгения Соколова и проходчики Игоря Сорокина. А руководил ими в ночные смены энергетик участка Михаил Иванов.

НА ФЛАНГАХ ПЕРЕСАДКИ

Проходчики Элдара Парцвани из СМУ-10, действуя со стороны машинного зала будущей пересадки с «Цветного бульвара» на «Трубную», довели оба боковых пассажирских ходка до правого тоннеля Серпуховско-Тимирязевской линии. При этом его обделка очищена от породы в этих двух местах вплоть до гребня. Центральным ходком участок займется, когда смонтирует металлоизоляцию боковых.

С другой стороны пересадочного узла участок Игоря Бойкова из СМУ-8 завершил проходку на полное сечение малого наклонного хода. Теперь там надо оформить его примыкание к натяжной камере.

ЗАЧЕКАНЕНА КАМЕРА СЪЕЗДОВ

Участок Андрея Чижевского из СМУ-3, работающий на 906-й шахте, завершил в конце центрального участка Люблинско-Дмитровской линии чеканку камеры съездов. Теперь в камере началась укладка жесткого основания, после чего туда будет завезён щебень.

В то же время участок продолжает заниматься укладкой путевого бетона. Общая длина тоннелей, проложенных им, составляет полтора километра. К 12 февраля в правом перегонном тоннеле было забетонировано 660 метров, в левом путевцам сданы первые 100 метров.

«ЛОВАТ» ГОТОВИТСЯ К НОВОМУ СТАРТУ

В щитовой монтажной камере, находящейся на Осеннем бульваре, рядом со станцией «Крылатское», участок Виктора Попова из ТО-6 готовит ТПК «Ловат» к проходе правого полутораклометрового тоннеля в сторону точки «D». Санация щита, закончившего перед Новым годом проходку такого же левого тоннеля, осуществлена в предельно жесткие сроки, к тому же в зимних условиях.

10 февраля на щите начали разогрев масла, а через два дня приступили к тестированию его основных систем. Пробная прокрутка ротора и его врезание в породу должны произойти до выхода в свет этого номера «Метростроителя».

ПРОЙДЕНА ЧЕТВЕРТЬ ПУТИ

К 12 февраля участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001» довёл малый «Херренкнехт» до 536-го кольца левого тоннеля в сторону «Строгино», что соответствует четвертой части общей длины перегона.

Преобразование тоннелей

Нынешнюю ситуацию на 940-й шахте главный инженер СМУ-15 Олег Григорьевич Литовченко определил сначала одним словом — рабочая. А потом добавил:

— Готовим перегон к сдаче. Ведём чеканку, переболтёжку. Укладываем путевой бетон и в левом, и в правом тоннелях. По левому эту работу должны закончить в марте.

Этот небольшой разговор накоротке состоялся утром 8 февраля перед тем, как к границе «сфер влияния» СМУ-5 и СМУ-15 в левом перегоне подошли со стороны «Сретенского бульвара» участники традиционного четвергового обхода. И эту же дату Литовченко назвал заместителю генерального директора Мосметростроя Сергею Станиславовичу Зайцеву. А тот сразу напомнил, что до марта осталось ровно двадцать дней.

Стоит отметить, что вся километровая длина левого тоннеля, сооруженного проходчиками участка Александра Филипповича Невина, пока еще складывается из отрезков разной степени строительной готовности. Где-то можно шагнуть хоть по пять человек в ряд, а где-то участникам обхода приходилось тянуться гуськом по доскам. Например, через камеру металлоконструкций. После неё, казалось, препятствий больше не будет. Начался отрезок, где уже побывали путевцы из ТО-6, а монтажники из СМУ-4 как раз в тот день на нём работали. На узкоколейке стоял вагон, доверху наполненный крюками для кронштейнов.

Но перед «крестом» под ногами все-таки захлопала вода. Там, слева, как бы на продолжении подходной штольни, близится к завершению разработка породы под местную перекачку. А по соседству из тоннельной обделки удалено несколько тубингов, чтобы можно было приступить к ходку примерно 30-метровой длины, который должен соединить тоннель с сантехнической скважиной. Ее ещё предстоит бурить, так как окончательное место для этой скважины выбрали лишь недавно. Как выяснилось, над первоначально намеченной проектировщиками точкой для бурения на поверхности что-то успели выстроить. Литовченко считает: если на 940-й



Механик участка Р.Р. Габидуллин.



Отрезок левого тоннеля с уложенным путевым бетоном и частью коммуникаций.

Чеканщики из левого тоннеля: Г.В. Загребайлов, В.В. Гончаров, А.В. Агафонов, В.И. Ершов, В.А. Курчевский (бригадир), М.Г. Манукян.

Фото А. ПОПОВА



шахте и возникнут какие-то проблемы, то лишь из-за скважины и связанной с ней последней проходкой. Конечно, оставшаяся чеканка, металлоизоляция сопряжений, укладка путевого бетона потребуют ещё немалых усилий, но тут всё зависит, прежде всего, от участка.

Невин непосредственно в левом тоннеле показал последний 50-метровый отрезок, который остался пока не зачеканенным. Его откладывали напоследок, поскольку рядом буровзрывным способом вели проходку притоннельного сооружения. Чеканкой обделки здесь теперь занимается бригада, которой до недавнего времени руководил Василий Зятнин, а после её возглавил Вячеслав Курчевский. По графику чеканщики должны справиться со своей задачей к 20 февраля, после чего весь левый тоннель окажется в распоряжении путевцев.

Объём уложенного путевого бетона прирастает день ото дня, вернее сказать — ночь от ночи. По условиям центра, где расположена шахта, бетон удобнее возить из Черкизова в ночное время. Соответственно бригадам Геннадия Кокорева и Виктора Бабкина приходится постоянно выходить в ночную смену. Конечно, это тяжело, но режим зависит не



Начальник пятого участка СМУ-15 А.Ф. Невин.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

участок передал путевцам еще 280 самых дальних метров в левом тоннеле. У тех, однако, не было возможности сразу завозить туда рельсы и шпалы. Чтобы ускорить общее дело, участок Невина взялся за доставку этих материалов на место.

Во время обхода была возможность поинтересоваться у начальника путевого участка ТО-6 Николая Нестеровича Селёзнева тем, как у них складывается взаимодействие со СМУ-15. И в ответ прозвучали только хорошие слова. Более того, Селёзнев высказал предположение, что из всего центрального участка именно на левом перегоне между станциями «Сретенский бульвар» и «Трубная» раньше остальных отрезков трассы сожмется путевой бетон.

Главный инженер СМУ-4 Арон Петрович Рознатовский тоже участвовал в обходе. На перегоне СМУ-15 результаты работы монтажников были видны не только перед «крестом», а ещё в нескольких местах левого тоннеля, обрастающего коммуникациями.

— Здесь у нас работают сантехники с участка Виктора Альфредовича Борка, — на ходу пояснил Рознатовский. — А кроме них сюда направлены электрики Александра Ильича Денисюка.

Сантехниками руководил Иван Федорович Ермошкин, метростровец с 18-летним стажем. С ним в тот день было еще 7 человек и среди них трое новичков, которые обучаются по ходу дела. Очередная задача бригады — сварка и закрепление трубы диаметром 219 мм, прокладываемой по тоннелю от перекачки. А еще сантехники помогают электрикам по части транспортировки, раскладки полос, крюков и т.п.

Так постепенно, совместными усилиями левый тоннель на участке Невина преобразуется, приобретая предусмотренный проектировщиками вид.

И одновременно, хотя и со сдвигом в несколько недель, приближается к сдаточным кондициям правый. По нему финиш намечен в апреле — мае.

Юрий ПЕТРУНИН.

Он героем не был, но героем стал...

Завтра — 18-я годовщина вывода ограниченного контингента Советских войск из Афганистана. В той войне погибло более 13 тысяч наших солдат и офицеров. Один из тех, кто не вернулся, метростровец Андрей Минаев, награжденный орденом Красной Звезды.



Есть такой замечательный художественный фильм режиссера Натальи Троценко «Сошедшие с небес», поставленный по мотивам повести Алексея Каплера «Двое из двадцати миллионов». Двое из тех, кто не вернулся с Великой Отечественной... А если бы не война? Не пули, убившие их? Как бы тогда сложились судьбы юных героев — лейтенанта Сергея и санинструктора Маши? Какую бы жизнь они могли прожить?

Кинолента «Сошедшие с небес» вышла на экраны страны в 1986 году. А сын Асии Каимовны Минаевой Андрей погиб двумя годами раньше в Афганистане. И до сих пор, как и создатели фильма, она пытается представить себе, какой бы могла быть жизнь ее сына, если бы не война? То она видит его свадьбу — так и не состоявшуюся. То рисует картины его безоблачного семейного счастья, где рядом с ним любимая жена и дети — ее внуки. А то просто представляет своего Андрюшу за обеденным столом, на котором дымится жареная картошка. Если бы он был!

Высокий, красивый, под два метра ростом. Одна из последних его фотографий из Ферганы. Пока еще не солдат. Новобранцев только-только привезли из Москвы. Единственное, что успели — обрить. Но Андрей прикрыл свою голову модной ковбойской шляпой. Потом был еще один снимок — в военной форме. Но вместе с письмами Андрея он так и исчез, кто из газетчиков унес и не вернул. А вообще, по воспоминаниям сестры Марины, брат чаще фотографировал, чем фотографировался сам — почему-то не любил. Так что хранятся в семье в основном его детские снимки. Вот он совсем

крошечный, а вот побольше — в детском саду, в школе и... на паспорт.

Показывая семейные альбомы, Асия Каимовна вспоминала всю свою жизнь.

Она родилась в Москве на Мещанской улице. И туда же, в многонаселенную квартиру, в комнату, где проживала с мамой и сестрой, привела мужа — Владимира Михайловича Минаева. Они познакомились с ним на обувной фабрике «Парижская коммуна», где она работала заточницей, а он — наладчиком оборудования. Это была необычная пара. И он, и она, серьезно переболели в детстве, потеряли слух. Но ведь о любви можно рассказать не только словами... За кареглазой девушкой с длиннющей косой Владимир Михайлович ухаживал два года.

— Ухаживал красиво. Часто дарил цветы, — говорит Марина. — У родителей была большая любовь. Друг без друга они себя не представляли. И пока не было Андрюшки, очень много путешествовали вместе.

Их первенец Андрей появился на свет 16 марта 1964 года в роддоме № 20 в Медведкове. Мальчик родился маленьким, слабеньким, недоношенным. Сколько пережила тогда Асия Каимовна, волнуясь и переживая за сына! А свое недоверие врачам она выразила тем, что, забрав малыша, сбежала из роддома. И выходила его сама. К году Андрюша ни в чем не уступал своим сверстникам, еще и покрепче других был. Спокойный, некапризный, он никогда не досаждал родителям.

Как другие мамы, Асия Каимовна не могла почитать сыну на ночь книжки, рассказать сказку. Они об-



выжиганием. С большим интересом читал детективы.

У Марины с Андреем разница в возрасте восемь лет. Он очень радовался, когда она родилась. Асия Каимовна жестами объяснила, как он бережно держал сестренку на руках, как вставал к ней по ночам, когда плакала. А когда всей семьей отправлялись на прогулку в лес, сам всегда вез коляску. И еще она вспоминает, как Андрей ремонтировал мебель, ходил в магазин, убирал в квартире, следил за своей одеждой — главный аккуратист в их доме.

— Он был настоящим старшим братом, очень ответственным, — подтверждает Марина. — Мама с папой работали по сменам. Он мог поиграть со мной, накормить. Помню, как однажды съела его пряники, а он потом жаловался на меня друзьям. В шутку, конечно... Немало лет прошло после его гибели, но

Андрей в Фергане. Пока еще в штатской одежде. Пока еще необученный военным наукам московский паренек. А вскоре... его ждала война.



Учащийся ПТУ-37 Андрей Минаев (справа) с другом. 1980 год.

стались друг с другом на языке жестов. Любовь и тепло она дарила Андрюше посредством нежных прикосновений, поцелуев, ласкового взгляда. Он ее понимал.

— У мамы всё на уровне чувств, — говорит Марина. — Удивительно, как она, находясь в одной комнате, может неожиданно определить, что происходит в другой, где, например, спит ребенок. Ей приходилось приглядывать и за моим сыном Женей, и за детьми племянниц. Малыш стоит лишь шелохнуться, а она уже около его кровати. И вот также, на расстоянии, как рассказывали родственники, она чувствовала дыхание маленького Андрея.

Каким он был, их Андрей?

Сестра несколько не идеализирует брата. Говорит, что от отца ему порой доставалось за проказы. Как и каждый мальчишка, он мог, например, покурить за углом или поздно вернуться домой. Да и в школе учился средне. Особенного интереса не проявлял ни к одному учебному предмету. Любил улицу, волю. В дворовой команде был незаменимым футболистом. Интересовался техникой, особенно мотоциклами.

— Имелся у них один — на троих друзей. Вот они его собирали, разбирали! — вспоминает Марина. — Немного освоил гитару, во всяком случае, два аккорда знал. А меня научил рисовать. Рисовал Андрюшка здорово! На каждом листе — придуманные им самим персонажи. Откуда он брал этих непонятных героев? Но самое большое количество рисунков сделал на основе мультфильмов. Как и многие его товарищи, увлекался наклейками,

и сегодня еще Андрюшу вспоминают наши соседи, родители его друзей и подруг. Любая мама могла обратиться к нему за помощью: «Света на дискотеке. Встреть ее, пожалуйста, Андрей!» Вот он пойдет и приведет затанцевавшую допоздна девочку домой, позвонит в дверь и сдаст, что называется, из рук в руки: «Вот ваша дочь, Лидия Михайловна. Жива и здорова». Он нравился девочкам нашего двора. А в метростроевское ПТУ № 37 пошел за компанией с друзьями. Получил профессию автослесаря. Стал работать на автобазе № 4 Метростроя.

В трудовой книжке Андрея Владимировича Минаева записано: принят 6 августа 1982 года на должность автослесаря 3 разряда, уволен 20 мая 1983 года по призыву в Советскую Армию.

Кармий Андрей готовился. Знал, что пойдет. Знал и про Афганистан. Здорового, физически крепкого, рослого, его направили в десантные войска. И вот — Фергана. Когда пришло оттуда его первое письмо, всем родственникам сразу же стало ясно, куда он отправится дальше. Но в письмах Андрея ни слова о войне, об Афганистане, о службе. Марине запомнились единственные строчки — о тюльпанах, которых в Москве не увидишь.

До демобилизации Андрея оставалось десять месяцев. Вечером 1 июля 1984 года трагически погибает Владимир Михайлович. Когда на следующее утро, 2 июля, Асия Каимовна отправляла на почте телеграмму сыну, чтобы вызвать его на похороны отца, ее вдруг неожидан-

Виктор Куценко

Над скалой, надо мной

Над скалой, надо мной
трассы летят.

Где-то бьет пулемет
в ночь наугад.

Попадет, упадет
стон в траву

То ль во сне, то ли наяву.

Дом родной, над тобой
мир, тишина.

Я с тобой всей душой,
но здесь война.

Умирать,
пропадать

страшно вдвойне

В необъявленной этой войне.

Здесь в горах, на камнях
воины спят.

Как в тисках, в их руках
сжат автомат.

А с зарей снова в бой,
в жаркой поход.

Мать сыночка живого ждет.

Над горой в час ночной
трассы летят.

На скале, на броне
блики горят.

Здесь в горах, на камнях
видится мне

Огонечек в твоём окне.

Время выбрало нас

Время выбрало нас,
Закружило в афганской метели.

Нас позвали друзья в грозный час—

Мы особую форму надели.

И в огне горных трудных дорог
Своей кровью кропили походы.

Не заметили в вихре тревог,
Как минуты прессуются в годы.

Верность, доблесть, отвага и
честь—

Эти качества не напоказ.

У Отчизны героев не счесть

Время выбрало нас!

Время выбрало нас!

Время выбрало нас!

По страницам времен

Под победные марши шагали,

Много славных российских имен

Мы в гранитную вечность вписали.

И когда было тяжко подчас,

Силы таяли в грохоте боя,

Нас бросала вперед, и не раз,

Вдохновенная дерзость героя.

но пронзила мысль, что посылает её в никуда. Потом она узнает, что сын погиб именно 2 июля. Но до нее эта весть дойдет только через две недели.

— Мама была на работе, когда ей передали, что кто-то звонил и сказал о приезде Андрюши, — рассказывает Марина. — Она тут же поехала домой. Бегала, искала его по всем квартирам. Не найдя, стала варить для него картошку.

А вот и звонок... Сын! Но этот звонок развеял в пыль все ее надежды и превратил в боль всю ее жизнь. Андрея больше нет, погиб при выполнении боевого задания. Люди из военкомата были лаконичны. Никаких подробностей. Только скупые слова соболезнований.

Андрея похоронили на Митинском кладбище рядом с отцом. Проводить в последний путь пришел весь район. Если бы не родственники, не дочь, Асия Каимовна вряд ли пережила бы такое горе. Да разве возможно его пережить! Каждый выходной, если позволяет погода, она по-прежнему ездит на могилу.

— Когда не стало Андрея, я была еще маленькая, — говорит Марина, — многого не понимала. А теперь у меня у самой сын.

Внуку Асии Каимовны, Жене, восемь лет, учится во втором классе. Он знает про дядю, погибшего на войне. В доме Минаевых каждый год отмечают день рождения Андрея.

Если бы он был...

Нина СОЛОВЬЕВА.



Счастливая семья.
Начало
семидесятых.

Асия Каимовна
и Владимир Михайлович
в день
бракосочетания.
1962 г.



Испытан переходными участками

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

Почти четверть века тому назад, в марте 1983 года на Серпуховском радиусе состоялась важная сбойка — участок Виктора Фроловича Пантелеева из Тоннельного отряда № 6 завершил проходку своего отрезка перегона между станциями «Серпуховская» и «Тульская». Там трасса переходила с глубокого заложения на мелкое. В репортаже об этом событии корреспондент «Метростроевца» Ольга Нежданова писала, в частности, что «хорошими организаторами работ показали себя сменные инженеры А.Першин, В.Дёмин, М.Степуненко, И.Ретюнский, В.Быковский...». Там же приводились слова Виктора Фроловича о специфике завершённого участка работы: «Последние 200-250 метров под шитом шли сильно обводненные пески. В таких условиях трудно держать шит на проектной отметке. Не раз приходилось менять способ проходки, на каждую передвижку шита производился расчет...»

Понятно, что на такой трассе и шиту доставалось, и проходчикам. Причем, свои трудности были не только на финишном отрезке. Говоря по существу, весь переходной участок стал для тоннельщиков очередным серьезным испытанием на профессионализм. Его преодолевали с помощью таких уже освоенных спецметодов, как контурное замораживание и водопонижение.

И все равно подземная стихия давала о себе знать. Местами приток воды оставался на таком уровне, что просто мешал проводить контрольное нагнетание. Случилось на этом перегоне однажды и нечто обратное — пожар, когда проходка велась под территории бензозаправки, через основательно пропитанную горючим породу. Правда, огонь затронул только второй тоннель — левый, который вел участок Ю.А. Волоховича. Но и в правом, у Пантелеева, всяческих препятствий хватало. Все они, в конце концов, остались позади. Тоннель упрямо шел вперед с подъемом в сорок тысячных, к тому же — по кривой.

Еще месяца за два до сбойки Виктор Фролович сказал, что на его участке героев нет, но все свою работу делают как надо. А после наконец-то достигнутого финиша каждому, наверно, можно было выставить отличную оценку. Для Пантелеева этот весьма памятный объект стал последним, который он строил в качестве начальника участка. Своё ответственное место он уступил одному из своих испытанных помощников и своему земляку — Ивану Ретюнскому.

К тому времени за плечами сменного инженера Ретюнского было уже четырнадцать лет подземного метростроевского стажа. А начинал он тернистый подземный путь дежурным электриком на строительстве станции «Колхозная» (ее переименовали в «Сухаревскую»), но пилонны в виде мощных снопов всё равно остались).

Стоит, пожалуй, рассказать, что на Мосметрострой Иван Петрович попал не совсем обычным путём — по совету или подсказке своей невесты, опять же землячки, Антонины. Может быть, без неё он так и не покинул бы пределов Рязанщины.

Малая родина Ретюнского — посёлок Ново-Баракровка, что в Скопинском районе. Там он родился 1 февраля 1947 года, став первенцем в семье рабочего местного машиностроительного завода. Пехотинец Великой Отечественной войны Пётр Ретюнский живым вернулся в родной край, хотя без ранений не обошлось. Обзаводясь наследником, о голодном времени не думал — все-таки еще было подспорье в виде домашнего хозяйства. А главное — победителю хотелось основательно укрепиться в мирной жизни. И к сыну вскоре добавились две дочки.

Ваня окончил восьмилетку и, чтобы побыстрее стать помощником семьи, поехал в город Сапожок, где было



Фото А. БЕЛИНСКОГО

ПТУ, в котором учили на электромонтажника. Получил хорошую специальность, отработал по ней один год — до призыва в армию. Большую часть своей трехлетней службы Иван Ретюнский проходил за границей, в ГДР. Военной специальностью артиллерийского разведчика овладел неплохо и вообще был, что называется, дисциплинированным воином, за что и отпуском награждался.

Подходило время возвращения на «гражданку». Иван раздумывал над тем, чем заняться, сняв погоны. Тем временем одна его хорошая знакомая переехала из Рязанской области в Москву. Нашла там себе и работу, и жильё — где-то в районе станции метро «Новокузнецкая». Как-то, прогуливаясь по замоскворецким переулкам, в ожидании, может быть, письма от солдата, увидела вывеску метростроевского СМУ-7. Подумала, что там, пожалуй, нужны молодые мужские руки.

Так, по совету своей будущей жены Антонины Николаевны отслуживший положенное Иван Ретюнский вскоре добрался до улицы Землячки (без землячек — никуда) и толкнулся в дверь отдела кадров СМУ-7. И там парня ждали сразу два разочарования. Первое и основное — организация в тот момент не располагала лимитом. Второе — он увидел поднявшихся на поверхность проходчиков. Их непрезентабельный вид не очень-то располагал в пользу подземной профессии. Но Иван уже слышал о метростроевских заработках, и для молодого человека, собирающегося жениться, это было очень важно. Он продолжил наводить справки и узнал, что есть набор в метростроевскую техшколу. А там, к тому же, и общежитием обеспечивали — на Нижней Первомайской.

В течение нескольких месяцев учёбы Ретюнский освежил свои знания по электрической части, осваивал их основные подземные особенности. А доучивался уже в реальной производственной обстановке, получив направление в Тоннельный отряд № 6. Тогда, в 1969 году, тоннельщики совместно со СМУ-6 строили на Садовом кольце «Колхозную». Участок Л.В. Барсука, куда новичок пришел в качестве дежурного электрика, занимался проходкой среднего стационного зала и СТП. Перегонные и путевые стационные тоннели были уже пройдены. В одном из них даже была устроена рабочая столовая.

Дежурный электрик Ретюнский месяца через три попросил перевести его в слесари-монтажники — такую работу удобнее было сочетать с учебой в вечернем метростроевском техникуме, куда он уже успел поступить. Новый круг производственных обязанностей не смущал — он уже неплохо знал породопогрузочную машину, лебёдки, тельферы. Короче говоря, вполне мог по слесарной части обслуживать проходку. А рядом, в случае чего, было немало опыт-

ных метростроевцев, да и техникум постоянно добавлял знаний.

Еще одну науку постигал сугубо на практике — метростроевскую мобильность, маневрирование рабочей силой.

— Всяких дерганий много испытал, — говорит Иван Петрович, вспоминая отдельные вехи своего 37-летнего подземного пути. — И года не проработал на «Колхозной», как оттуда перевели в помощь СМУ-6 на «Площадь Ноги́на», где отставала камера съездов. Пустили эту станцию — вернулись на «Колхозную». Закончили её — переехали на Калужский радиус, где строили «Беляево»...

Судя по рассказу Ретюнского, впервые он основательно задержался на одном объекте в середине 70-х годов, когда тоннельщикам поручили самый сложный отрезок Рижского радиуса — центральную часть перегона между станциями «ВДНХ» и «Ботанический сад». Там трасса постепенно поднимается и все-таки проходит под руслом Яузы. В предыдущие годы такие тоннели строили с помощью кессона, рискуя здоровьем проходчиков, когда давление приходилось поднимать до 1,7–2 атмосфер. Инженеры предложили новый метод — контурное замораживание грунтов. В реализации этой прогрессивной новинки принимал участие и Иван Ретюнский, именно в те годы закончивший учебу в техникуме и ставший мастером. Так в его трудовую биографию вошел первый переходный участок.

Есть его вклад и в строительство перегона «Шоссе Энтузиастов» — «Перово». А особенно запомнился третий «переходник» — тот самый, на Серпуховском радиусе, с рассказа о котором и началась эта статья.

вого участка ТО-6, сам отвечает за весь объект, всё его касается. И взаимодействие с субподрядчиками из СУ-157, обеспечивающими постепенное замораживание более десятка контуров по трассе. И состояние собственной техники — шиты старые, а участок прокладывал оба тоннеля. И загрузка людей, которым приходится терять время, ожидая, когда морозильщики укротят подземный приток Лихоборки. Проблемы иной раз становились даже элементарные поворотные прокладки, которые приходилось подгонять по размеру на месте.

В конце концов все сложности были преодолены, и в марте 1991 года станция «Владыкино» (как и следующая за ней — «Отрадное») приняла первых пассажиров. Но тоннельщики не задерживаются на радиусе до самого пуска. Задолго до этого волнующего момента они обычно уже меняют свой рабочий адрес. И с начала 90-х участок Ивана Петровича Ретюнского прописался за Киевским вокзалом. Как позже выяснилось, более чем на 10 лет. Там, на перегоне к «Парку Победы», не было перехода трассы поближе к поверхности, а вот как раз на поверхности в те годы произошел переход от одного государственного устройства к другому.

И строительство метро (не только в столице) он затормозил посерьёзнее, чем пльвуны и вывалы вместе взятые. Резко сокращенное и «мерцающее» потом финансирование удлинило сроки прокладки тоннелей в несколько раз. От проходки ствола за «Киевской» до укладки на том перегоне путевого бетона прошло около пятнадцати лет. Значит, были длительные перерывы в работе, из-за которых участок временно переводили на другие объекты, уже не метростроевского профиля. Прежде всего, надо упомянуть крупные транспортные развязки. Но было и многое другое.

В конце 2003 года, когда тоннельщики отмечали свой 70-летний юбилей, генеральный директор ТО-6 Георгий Васильевич Макаревич писал в «Метростроевце», что «трудно назвать толь-

кошный аспект стоит отметить — кадровый. Кое-кто из опытных метростроевцев все-таки не выдерживал «дёрганья», уходил в другие организации. Ну, а на вахтовиков не всегда можно полностью положиться. Был в начале прошлого года случай: участок Ретюнского вел проходку СТП станции «Сретенский бульвар», не хватало рабочей силы, и приход целой бригады уральцев оказался очень кстати. Новичков ввели в курс дела, а они примерились через месяц стали увольняться.

Между прочим, текучесть кадров касается не только рабочих...

И заместитель генерального директора ТО-6 Андрей Николаевич Андреев свое мнение об Иване Петровиче начал излагать именно с этих позиций:

— Он профессионал, каких на всём Мосметрострое осталось немного. Это представитель поколения ещё 70-х годов, когда метро в столице строили очень активно. Такие люди могут руководить любыми подземными работами — проходкой стволов, фурнелей, калотт и т.п. И у нас в ТО-6 Иван Петрович теперь как палочка-выручалочка. Поручая ему тот или иной объект, можно не сомневаться, что он не допустит срыва, сдержит слово, уложится в срок. И он на своем уровне остался в ТО-6 единственным специалистом по переходным участкам. Особенно ценное его качество — умение говорить с людьми, договариваться с ними и потом спрашивать с них. Знаю Ретюнского более 20 лет, но ни разу не слышал, чтобы он кричал или повышал голос на людей, но его отлично понимают. Известно, что он и семьянин хороший. Со своей женой Антониной Николаевной вырастил двоих детей, а теперь у них уже две внучки и внук.

Сам Иван Петрович рассказал мне, как однажды ехал с внуком по Серпуховскому радиусу и рассказывал ему, каких треволнений стоил тоннельщикам обычный вроде бы перегон, по которому поезд прокатил за три минуты.

В такой ситуации понимающий взгляд внука как дорогая награда. Но Иван Петрович отмечало и государство: прошлой осенью, в связи с юбилеем Мосметростроя, ему было присвоено звание «Почетный строитель России». За многолетний трудовой путь были, конечно, и другие виды поощрения. Он с удовольствием вспоминал давние зарубежные поездки с группой товарищей по работе, когда они знакомились со строительством метро в Австрии и Испании. Уровень механизации проходки в этих странах тоннельщик оценил высоко, а вывод о метро сделал такой: «В основном понравилось, но с нашим все равно не сравнить».

Иван Петрович гордится своей профессией, сожалея при этом, что в последнее время ее общественное признание несколько снизилось. Говоря о собственной судьбе, считает, что ему очень повезло, когда его почти сорок лет назад направили именно в Тоннельный отряд № 6, где познакомился со многими отличными людьми. И недавно 60-летие Ретюнский отметил в этом же коллективе, но опять на новом объекте. После кратковременного пребывания на «Достоевской» его участок переведен в Крылатское, где занимается укладкой рельсоопальной решетки в левом перегонном тоннеле, проложенном «Ловатом» к точке «Д». Испытанным бригадам проходчиков Евгения Коробова и Николая Дьяконова и это дело вполне по плечу. К тому же Иван Петрович всегда может рассчитывать на опыт своего высококвалифицированного механика Владимира Ивановича Заикина. А с недавних пор его заместителем стал потомственный тоннельщик Владимир Аршавинович Манвелян. Так что традиции продолжают. Да и сам Ретюнский собирается ещё долго трудиться — надо бы и внукам помочь укрепитесь в жизни.

Юрий ПЕТРУНИН.



Фото А. ПОПОВА

Генеральный директор Мосметростроя Г.Я. Штерн поздравляет И.П. Ретюнского с присвоением ему звания «Почетный строитель России».

Ретюнскому хорошо работалось под началом опытного метростроителя Виктора Фроловича Пантелеева. Именно его, наряду с механиком участка Антоном Гавриловичем Глазуновым, считает он своими главными наставниками. Глазунов по его оценке — «механик от Бога», а Пантелеев — образец руководителя, умеющего поддерживать в коллективе рабочую обстановку.

Переходной участок Тимирязевского радиуса на перегоне от «Петровско-Разумовской» до «Владыкино», 916-я шахта на улице Комдива Орлова тоже памятная для Ивана Петровича веха. Здесь он, начиная пер-

ко горняками Приймакова и Ретюнского — в их послужном списке не только тоннели и горные выработки, но и самый широкий спектр общегородского строительства».

Действительно, нет худа без добра. Разнообразие накопленного производственного опыта делает коллектив более востребованным. И, тем не менее, каждое возвращение на шахту воспринимается Иваном Петровичем, как приятное, хотя и достаточно хлопотное, событие. Не так просто налаживать заново подземное хозяйство, оставленное даже на несколько месяцев. Одних только документов сколько надо снова оформлять! И еще один су-

ШУЛЬГИНА Валентина Васильевна



7 февраля 2007 года на 81-м году жизни после непродолжительной болезни скончалась ветеран Мосметростроя Валентина Васильевна Шульгина. Свой трудовой путь Валентина Васильевна начала в суровом 1942 году,

когда ещё школьницей пришла работать на эвакуированный в Сибирь Московский механический завод Метростроя, который в то время выполнял оборонные заказы.

В 1944 году вместе с заводом она приехала в Москву. Упаковщица готовой продукции, токарь и фрезеровщик инструментального цеха, техник по нормированию и планированию производства в сталелитейном цехе, освобождённый председатель профкома — такой путь прошла Валентина Васильевна за двадцать с лишним лет работы на предприятии.

Девятнадцать лет Валентина Васильевна Шульгина возглавляла отдел производственно-массовой работы Дорпрофсожа Метростроя. Она умела постоять за простых людей и принять чужую боль как свою. Этим и заслужила любовь и уважение в коллективе Метростроя.

Находясь на заслуженном отдыхе, Валентина Васильевна продолжала вести большую общественную работу. Будучи председателем Совета ветеранов войны и труда Московского метростроя, она поддерживала и согревала теплом своей души ветеранов.

Её многолетний труд высоко оценило государство. Валентина Васильевна была награждена орденом «Знак Почёта», многими медалями, знаком «Почётный транспортный строитель».

Вся её созидательная жизнь была ярким примером беззаветного служения Родине.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким Валентины Васильевны. Скорбим вместе с ними.

Коллектив ОАО «Московский метрострой».

Будем помнить Вас, Валентина Васильевна

Ее не стало 7 февраля, в тот самый день, когда юбилейный очерк о ней уже печатался в типографии. Так и не прочитала. А надеялась...

31 января я позвонила Валентине Васильевне Шульгиной, чтобы почтить ей подготовленный материал. «Потом в газете посмотрю, — сказал она. — Я тебе доверяю». Но все-таки я попросила ее о встрече. И утром сле-

дующего дня была уже около ее квартиры. Она ждала меня. Правда, к двери подошла не сразу, тяжело дыша, опираясь на палочку. Я накормила ее завтраком. И потом около двух часов мы вели беседу на самые обычные темы. Периодически наш разговор прерывали телефонные звонки. О том, какие приняла лекарства, торопилась узнать Тамара Александровна Мосягина. Справлялась о здоровье Мария Тимофеевна Богданова... И пока Валентина Васильевна рассказывала своим верным подругам о том, как борется с болезнью, я рассматривала семейные альбомы, выбирая что-то для газеты.

Каждая фотография — это история. Вот Валентина Васильевна с подругами на Первомайской демонстрации 1957 года. Счастливая, с радостной улыбкой, в праздничном шелковом платье в цветочек. Называет мне фамилии девушек. А на другом снимке — она с маленьким Юрием. Мама с сыном уверенно шагают к Красной площади. А здесь она с мужем... А здесь уже с внуками... С Татьяной Викторовной Федоровой на юбилее СМУ-3... На стройке... На даче... Вот

так и шла жизнь — в делах и заботах.

В последние месяцы ей было тяжело. Очень тяжело! Но она пыталась бороться, потому и повторяла все время: «Что делать? Надо держаться! Надо!» Причем, полагалась исключительно на себя, стесняясь попросить помощи, боясь своими проблемами обременить даже близких.

Мы договорились, что навещу ее после юбилея. 3 февраля, когда я звонила с пожеланиями здоровья, в комнате стоял гул голосов. «Это родственники», — вполне бодрым голосом сообщила Валентина Васильевна. И я порадовалась за нее. Ведь иногда слова поддержки от родных и близких сильнее всяких лекарств. Однако через два дня Валентине Васильевне снова стало плохо. Вызвали «скорую»...

—Если взяли в больницу, — рассуждали мы в редакции, — значит не все так плохо. Появилась надежда...

Но 7 февраля Валентины Васильевны не стало. А 9-го, когда вышел очередной номер газеты, где она рассказывает о своей жизни, ее провожали в последний путь.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Четвертое транспортное кольцо

Первого февраля в Москве, в Восточном округе, началось строительство четвертого транспортного кольца. Первая часть новой магистрали протяженностью 14 км соединит шоссе Энтузиастов и Щелковское шоссе.

Уже освобождаются земельные участки, по которым пройдет автотрасса. В зону строительства попадают 72 предприятия, их выведут в другие районы. В первую очередь снесут 1800 гаражей. Чтобы разместить машины, которые останутся «бездомными», мэрия уже выделила 9 земельных участков. Всего в округе около 8000 гаражей, поэтому скоро здесь появятся дополнительные временные стоянки. Скорее всего, их разместят на месте Черкизовского рынка, который скоро должны ликвидировать.

Общая протяженность трассы четвертого кольца составит 74 км, что в два раза превышает длину третьего транспортного кольца. Магистраль соединит Измайлово, район Лосиноостровского парка, Дмитровское, Алтуфьевское, также Волоколамское, Ленинградское шоссе. Далее маршрут пройдет через улицы Народного Ополчения и Минскую, а также Нахимовский и Ломоносовский проспекты.

Новое кольцо будет пропускать в час пик более 5 тысяч автомобилей, трасса — бесшумная. Полностью открыть по ней движение планируется в 2013 году.

Новый автовокзал

На востоке столицы планируется построить крупный автовокзал.

Как рассказал префект Восточного административного округа Николай Ефимов, автостанция появится на участке строящегося четвертого транспортного кольца между Открытым и Щелковским шоссе. Площадь автовокзала составит около 400 тыс. кв. метров. «Там будет огромный крытый перрон, соединенный со станцией Малого кольца железной дороги, по которому планируется организо-

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

вать пассажирские перевозки. Его расположение удобно еще тем, что недалеко расположена станция «Черкизовская». Одновременно на вокзал смогут заходить около 100 автобусов, которые пойдут по разным направлениям», — рассказал префект. Автовокзал построят в 2009 году, и уже через год он заработает в полную силу. Это станет возможно после того, как к нему подойдет четвертое транспортное кольцо и появятся выходы на несколько радиусов транспортного сообщения.

На новый терминал планируется перевести все междугородние и международные рейсовые автобусы, которые сейчас приходят на автовокзал на Щелковском шоссе. А на месте старой автобусной стоянки планируется построить два высотных здания.

Московское метро — гордость России

В вагонах поездов столичной подземки обновлены схемы линий движения: на них появились изображения станций и краткое описание наиболее интересных сооружений метрополитена.

До недавнего времени на схемах размещали изображения среднерусских пейзажей, снабженные четверостишиями отечественных поэтов. Однако в минувшем году было предложено иллюстрировать схемы интерьерами самых красивых и знаменитых станций, прилагая к ним краткую информацию об архитекторах. Теперь вагоны метро украшают плакаты с изображениями станций «Сокольники», «Маяковская», «Комсомольская», «Кропоткинская», «Парк Победы»...

В первую очередь решено рассказать о тех станциях, которые удостоены наград и премий престижных международных выставок и конкурсов. Подбирались станции и по различным тематикам: война, достижения в науке, технике, искусстве. До сих пор метро — одна из главных достопримечательностей российской столицы — не использовало свою историю для привлечения внимания туристов. Теперь начало положено.

лочь. Отзывчивая. Внимательная. Порядочная до щепетильности. Она сникала любовь и уважение всех, с кем ей довелось трудиться.

Это в ее характере — желание жить для людей, нести им тепло своего сердца, дарить радость. Анна Ильинична была по-настоящему добрым, душевным человеком. Таким и останется в памяти всех, кто ее знал.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойной.

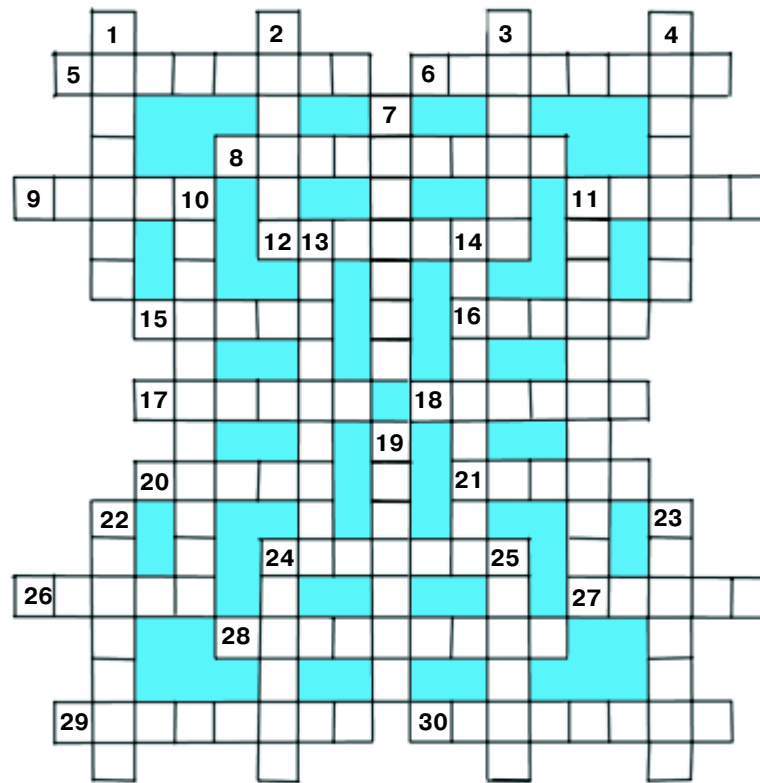
**Администрация,
профком, совет ветеранов
ЗАО «КСУМ».**

СМИРНОВА Анна Ильинична

На 85-м году жизни скончалась ветеран ЗАО «КСУМ», труженик тыла Анна Ильинична Смирнова.

Анна Ильинична трудилась комendantом, отдав коллективу Коммунально-строительного управления более тридцати лет, с 1959-го по 1993 годы. Она всегда с большой ответственностью относилась к своему делу. Была настоящей хозяйкой метростроевских дач в Малаховке. Любила порядок во всем. От нее не ускользала ни одна ме-

Кроссворд



По горизонтали: 5. Район Москвы, через который, в частности, прошла Люблинская линия метро. 6. Известный бригадир проходчиков, орденоненец, отличившийся при строительстве станции «Бауманская». 8. Мыслительная способность человека. 9. Небольшой производственный коллектив. 11. Режущая часть машины, орудия. 12. Станция метро, построенная СМУ-11 под руководством С.С. Уханова. 15. Русский советский историк, автор известной книги о Наполеоне. 16. Героиня английской сказки, попавшая в Зазеркалье. 17. Участник строительства первого в Москве тоннеля метро на Русаковской, изобретатель, историк отечественного тоннелестроения. 18. Подмосковный аэропорт. 20. Отрицательный полюс источника электрического тока. 21. Изображение бога, святого или святых в виде портрета. 24. Лётчик. 26. Вращающаяся рабочая часть механизированного проходческого комплекса. 27. Государство на Ближнем Востоке. 28. Плавная, певучая мелодия. 29. Историческое место в Подмосковье, около которого осенью 1941 метростроевцы строили оборонительные сооружения. 30. Торгово-промышленное объединение предпринимателей.

По вертикали: 1. Так стали именоваться некоторые бывшие ПТУ. 2. Яркое атмосферное явление. 3. Строительный материал. 4. Название бывшей английской колонии, южная часть которой стала независимым африканским государством Зимбабве. 7. Предушедший президент США. 10. Лицо, создающее какую-либо организацию, учреждение или предприятие. 11. Человек, имеющий с вами общих предков. 13. Тот, кто изготавливает стеклянные изделия дутьём. 14. Станция на Серпуховско-Тимирязевской линии метро. 19. Короткоствольная винтовка, преимущественно для кавалерии. 22. Систематизированный перечень предметов, подобранных по какому-либо признаку. 23. Начальник СМУ-11 в период, когда оно строило станцию «Новогиреево». 24. В музыке — обозначение медленного темпа. 25. Репутация, известность.

Составил М. ПЕТРУНИН.

Ответы на кроссворд, напечатанный 26 января

По горизонтали: 1. Карелия. 4. «Полянка». 9. Рябь. 11. Полк. 12. «Каховская». 15. Бакен. 18. Пахра. 19. Креозот. 20. Хронос. 21. Угодья. 25. Калитка. 26. «Родня». 27. Ногин. 31. Проппеллер. 33. Шляя. 34. Люкс. 35. Арбузов. 36. «Сталкер».

По вертикали: 2. «АББА». 3. «Ловат». 5. Легар. 6. Крот. 7. Барабан. 8. Окинава. 10. Свёкор. 13. Ленкорань. 14. Самодуров. 16. Простак. 17. Получка. 22. Каркуша. 23. Миксер. 24. Лангуст. 28. Круиз. 29. Рейка. 30. Кедр. 32. Пюре.

Приглашаем на вечер

20 февраля в 18 часов в конференц-зале Управления Метростроя на Цветном бульваре состоится вечер встречи, посвященный Дню защитника Отечества и 18-й годовщине вывода войск из Афганистана.

На вечер приглашаем ветеранов Великой Отечественной войны и труда Мосметростроя, участников боевых действий, работающих на Московском метрострое.

ОВА «Контингент»

Широкая Масленица!

Кто хочет чая, кофе и блинов, веселья, плясок и стихов?

Бегите все во двор родного дома...
18 февраля в 14 часов — широкая Масленица. Взрослые и дети! Спешите на праздник, который состоится по адресу: Новокосинская улица, д. 49.

В программе праздника спортивные игры, песни и пляски под баян, выступление ансамбля «Кудринка» Дворца культуры Метростроя, дискотека — до 20 часов.

Оргкомитет по проведению Масленицы предлагает метростроевцам поучаствовать в конкурсах «На лучший костюм ряженого», «На лучший детский рисунок», «На лучшее изготовление кукол — сказочных персонажей», размер которых не менее 1,5 метра на устойчивой основе. Выполненные работы необходимо сдать в домоуправление, где их оценит жюри. Лучшие подделки будут выставлены для общего обозрения на улице в день масленичных гуляний. Лучшие из лучших получат дипломы и ценные подарки.

Ждем метростроевцев на праздник! Надеемся, что широкая Масленица принесет и успех, и известность, и радость — всем, всем, всем!

**Терком профсоюза
работников Мосметростроя,
участок № 1
общешитий ЗАО «КСУМ».**

Встреча боевых товарищей

Завтра, 17 февраля, в 14 часов воины-«афганцы» Метростроя соберутся во втором учебном корпусе колледжа № 53 имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова, чтобы отметить 18-ю годовщину вывода войск из Афганистана. Рядом с ними в этот день будут матери погибших, участники военных действий в Чечне и других горячих точках, учащиеся колледжа, поисковики из отряда «Память Метростроя». Состоится концерт.

Адрес учебного корпуса № 2 колледжа № 53: Хибинский проезд, д. 6.

Проезд: м. «ВДНХ», автобусы №№ 244, 172, 136; троллейбус № 76 до остановки «Колледж Метростроя».

**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 13.02.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 059