

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

#### НОВОСТИ

##### ПЕРВЫЙ ГРАНИТ НА «ТРУБНОЙ»

Гранитчики УСР с участка Николая Рекутина приступили к укладке бортового камня на платформе в левом перегонном тоннеле станции «Трубная». Этот же участок практически завершил монтаж водозащитного зонта в большом наклонном ходе, выходящем на Цветной бульвар. Там остается подвесить несколько картин в зоне примыкания наклона к вестибюлю.

##### УКЛАДКА ПУТЕВОГО БЕТОНА

На шахте № 938 участок Николая Панаева из СМУ-6 уложил первые 60 кубометров путевого бетона в левом перегонном тоннеле. Всего под укладку бетона там сдано 200 метров перегона, ведущего к станции «Сретенский бульвар».

У первопроходцев этого процесса, непросто дающегося на глубоком заложении, у бетонщиков участка Александра Невина из СМУ-15 готово около 150 метров путевого бетона в левом перегонном тоннеле — от креста 940-й шахты до камеры металлоконструкций.

Участок Андрея Чижевского из СМУ-3 получил 30 октября для шахты № 906 два пневмобетонукладчика и после их наладки сможет приступить к укладке путевого бетона на отрезке длиной в 75 метров.

##### ЭТАЖИ НАД АВТОТРАНСПОРТНЫМ ТОННЕЛЕМ



Участок Тенгиза Ломия из СМУ-2 продолжает в точке «С» Краснопресненской магистрали, на отрезке открытого способа работ и в непосредственной близости от монтажных щитовых камер, возводить различные притоннельные сооружения. Над левым автотранспортным тоннелем они уже поднялись выше уровня земной поверхности на два этажа.

##### «МЕТРОСТРОИТЕЛЬСТВО» НА 2007 ГОД

Продолжается подписка на первое полугодие 2007 года. Если вы хотите получить нашу газету и в 2007 году, поспешите на почту. Индекс «Метростроителя» — 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации 174 руб. 18 коп.; до востребования — 172 руб. 56 коп.; до квартиры — 181 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 170 руб. 76 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроителя» на 6 месяцев — 183 руб. 96 коп.

## Четвертый финиш «Херренкнехта»



В ночь на 12 октября тоннелепроходческий механизированный комплекс фирмы «Херренкнехт», имеющий наружный диаметр 14,2 метра, пробился к демонтажной камере правого Серебряноборского тоннеля. Участок Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001» во второй раз завершил полутораклометровый подземный путь по трассе Краснопресненской магистрали.

Главными действующими лицами радостного события — сбойки — стали проходчики из смены мастера Сергея Белозерских. Правда, им самим внутри современного щита ничего в тот момент не было видно. О преодолении последней преграды в виде железобетонной стены они узнали по резкому падению давления на ротор. И лишь те, кто в то время находился в точке «D», могли увидеть, как в камере от воздуха, вырвавшегося из большого тоннеля, забурлила вода. Интересно отметить, что и в конце зимы прошлого года сбойка в левом транспортном тоннеле, проложенном под Серебряным Бором, произошла в смену, когда трехпалубный подземный «корабль» также вел проходческий экипаж Сергея Белозерских. Но, вообще говоря, вывод из под земли такого крупного и протяженного комплекса как «Херренкнехт» занимает несколько дней, в нем принимают участие все

смены. Головная часть щита уже вышла в камеру, а монтаж колец обделки еще продолжался. Позднее — 749-е — кольцо из железобетонных блоков было замкнуто 17 октября.

Работы по вытягиванию проходческого комплекса на белый свет продолжались и неделю спустя, когда состоялась наша беседа с начальником участка. Он в тот день уже занимался подготовкой к решению новой строительной задачи и находился в точке «С» у монтажной камеры малого «Херренкнехта», нацеленного на Строгино.

На мое предложение сопоставить проходку левого и правого транспортных тоннелей Андрей Викторович откликнулся так:

— Правый мы прошли быстрее, но дался он нам, пожалуй, тяжелее.

О затаившемся втором старте, связанном с проблемой пригрузки, речи не было. Основной же объективной трудностью Павленко назвал совмещение в правом тоннеле проходки и работ по межтоннельным сбойкам. Мало того, что этим затруднялась транспортировка материалов и конструкций, надо было еще в зонах пятой, четвертой и третьей сбоек обустроить пути — насыпать щебень, врезать стрелки.

А на повышение скорости повлияло, конечно, дальнейшее накопление опыта коллективом участка,

**Начальник работ на поверхности В.А. Дрогунов, начальник участка А.В. Павленко и его заместитель С.В. Сомьянов.**



Правый транспортный тоннель под Серебряным Бором.

Фото А. ПОПОВА

Ротор большого «Херренкнехта» вышел в демонтажную камеру на точке «D».

Горный мастер С.А. Белозерских.

#### ВЕСТИ СО СТРОЕК

ведь состав экипажей изменился мало. Андрей Викторович с удовольствием перечислил всех горных мастеров и пилотов, которые вели большой «Херренкнехт»:

— Кроме Сергея Алексеевича Белозерских, там работали в качестве мастеров Святослав Жанович Клецков, Евгений Владимирович Бибииков и Игорь Сергеевич Бичеров. Наши пилоты и их помощники — Сергей Анатольевич Макаров с Владимиром Константиновичем Чикиным, Игорь Юрьевич Жеребцов с Александром Васильевичем Долгановым, которого я еще по СМУ-5 знаю, Валерий Алексеевич Орлов с Анатолием Васильевичем Ставригиным.

— А иностранные специалисты-консультанты были те же?

— Да, тот же Паоло Изидро и остальные. Но, между прочим, все они уехали на свою родину 15 сентября, так что в течение завершающего месяца мы совершенно самостоятельно вели «Херренкнехт» и нормально завершили проходку.

Как подчеркнул начальник участка, в прежнем составе осталась и кессонная служба щита, возглавляемая Сергеем Мараклиным. А выходов в зону высокого давления, в которых нередко участвует и сам Павленко, было не больше, чем в левом тоннеле. На первой половине пути в кессон отправлялись примерно один раз в неделю, а потом, когда пошла глина, ходили туда почаще, чтобы очищать от налипания резы. Глина добавила хлопот и коллективу сепарационной установки, возглавляемому Алексеем Борисовичем Рубановым. Но участок в конце концов справился и с проблемой нехватки емкостей, организовав вывоз отработанного бентонита автоцистернами.

При этом стоит все же упомянуть, что один из бригадиров сепарационной, потомственный метростроитель Сергей Дмитриевич Загородников счел нужным сказать о силь-

ной степени износа оборудования, особенно на пескоотделении. Но тут нет ничего неожиданного, ведь с помощью этого «Херренкнехта» проложено уже четыре тоннеля: первый — в Германии, под Эльбой, второй — в Лефортове и вот уже два — в Серебряном Бору.

Комментируя последний факт, Павленко отметил заметный профессиональный рост своих ближайших помощников-инженеров — Сергея Викторовича Сомьянова, Александра Васильевича Войченко, Владимира Андреевича Дрогунова, Владимира Александровича Артёмова. А вот о достигнутой скорости проходки и о качестве построенного тоннеля Андрей Викторович сам не стал говорить, посоветовав спросить ученых, которые обеспечивали научное сопровождение работ под Серебряным Бором.

И директор научно-исследовательского центра «Тоннели и метрополитены», доктор технических наук Валерий Евсеевич Меркин сделал следующее заявление: средняя скорость проходки правого транспортного тоннеля достигла 216 метров в месяц, что является мировым достижением для щитов такого диаметра и для тоннелей такой протяженности. При этом ООО «Тоннель-2001» обеспечило по всей трассе минимальные осадки поверхности. В наиболее ответственных местах — под коммуникациями и различными наземными сооружениями — они не превысили 10 мм.

Заведующая сектором бетонных работ в составе того же научно-исследовательского центра Ирина Владимировна Гиренко высоко оценила качество только что завершено крупномасштабного подземного сооружения. По ее мнению, правый Серебряноборский тоннель получился лучше левого, который в свою очередь лучше Лефортовского.

**Юрий ПЕТРУНИН.**

# Я люблю и любима...

В начале октября в редакцию пришло письмо с 6-го участка Тоннельного отряда № 6, в котором — поздравление с юбилеем Валентине Ивановне Бирюковой. «Она замечательный человек, — написано в послании. — Больше тридцати лет трудится на производстве». «Действительно, и человек замечательный, и работник кадровый, и знающий свое дело специалист, — подтвердил председатель профкома ТО-6 Виктор Федорович Субботин. — А, кроме того, в коллективе машинистом шита работает ее муж, Иван Алексеевич Бирюков». Вот так неожиданно сложился сюжет «Семейного клуба».

Она приехала в Москву из Тульской области. Он — из Рязанской. Она мечтала стать учительницей и, возможно бы стала, если бы выдержала конкурс. Но... не сложилось.

— Стала думать, что делать дальше? Уезжать домой и работать в колхозе или...? Подруги уговорили пойти учиться в ПТУ-72, — рассказывает Валентина Ивановна. — И вот тогда я впервые узнала о профессии плиточницы, но в Тоннельном отряде, куда меня распределили, работы по специальности не нашлось. Попала в бригаду изолировщиков. А вскоре инспектор отдела кадров Анна Ивановна, пожалев меня, направила учиться в техникум. И снова я окунулась в неизведанное. Что это такое — машинист шахтного подъема? Но так как всегда любила технику, с первых же дней на практике на шахте поняла, что мне это дело по душе.

После сдачи экзаменов и получения удостоверения Валентина уже представляла себя за пультом управления, но выяснилось, что несовершеннолетние до такого ответственного участка не допускаются. Пришлось работать откатчицей и ждать, когда исполнится восемнадцать. Первой ее стройкой стал перегон от «ВДНХ» в сторону «Ботанического сада», где вел проходку участок Анатолия Николаевича Ададурава.

— Смена машиниста шахтного подъема — восемь часов. Это восемь часов неперытого напряжения. Ведь от тебя зависит жизнь людей, которых ты опускаешь в клетку на глубину 40–60 метров, — рассказывает Валентина Ивановна. — Сложная работа. Усидчивость, терпение, внимание — это необходимые составляющие профессии, порой от пульта и на минуту отойти нельзя.

В ее работе не было сбоев. А если и случались, то незначительные, типа непреднамеренной остановки клетки. Но и такая мелочь порой вызывала недовольства рабочих. От нападков ее защищал, по словам Валентины Ивановны, «золотой души человек» — механик Глазунов. «Не расстраивайся, сердце мое, в обиду не дам», — успокаивал Антон Гаврилович Валентину. А однажды на шахте случилась непредвиденная ситуация...

— Проходили ствол. Внизу рабочие подготовили бадью на подъем, — вспоминает Валентина Ивановна. — Нина Семеновна Болбасова находилась за пультом, а меня попросила подняться на эстакаду и подавать сигналы. И вот работа началась... Но, не дойдя буквально одного метра, бадья сорвалась и полетела вниз. А вдруг там люди? Я не знаю, вероятно, автоматически, прижала ладонью кнопку и звонила, звонила, звонила... Потом на ватных ногах по винтовым лестницам

**Машинист «Ловата»  
Иван Алексеевич Бирюков.**



**Машинист шахтного подъема Валентина Бирюкова с Я. С. Шлеймовичем, М.В. Першиным и В.И. Кирилловым. Конец семидесятых.**

побежала вниз. Смотрю, все ребята живы и здоровы. Благодарят: «Молодец, что дала сигнал».

По словам Валентины Ивановны, на таком беспокойном посту, который она выбрала для себя, молодые выпускники техшколы не очень-то и задерживались. Верными профессиями на многие годы оставались Валентина Семеновна Матвеева, подруга со времен учебы в ПТУ-72, и Татьяна Ивановна Алиева, учитель, наставник и добрый советчик.

Как-то так складывалось, что Валентина, переходя с шахты на шахту, работала с проходчиками Юнусова. Можно сказать, была членом этой бригады. Машинистом шита и блокоукладчика трудился в коллективе и Иван Бирюков.

До армии Иван Алексеевич окончил железнодорожное училище, где получил профессию бригадира путей. Когда приехал в Москву к сестре, проживавшей в Лоси, узнал от нее о Метрострое: «Вот тебе и пути, вот тебе и дороги». И он последовал ее совету, стал метростроевцем. Поселили его в общежитии в Лоси, в доме № 136. Там же, кстати, обосновалась и Валентина.

— С самого начала мы друг другу не приглянулись, хотя на участке нас почему-то пытались сватать, — смеется Валентина Ивановна. — И домой ездили на разных автобусах. Мне Иван показался уж очень современным: брюки клёш в крупную клетку, которые, кстати, сам себе сшил, волосы по плечи... Но так случилось, что бригадир приказал ему провожать меня после вечерней смены, одной ходить мимо стоянки дальнотойщиков было страшно. Вот так все и началось. С работы вместе, потом на танцы вместе... А потом травма руки, больница, его отказ от



Фото А. ПОПОВА

**В этот день супруги Бирюковы отметили серебряную свадьбу. Валентина Ивановна и Иван Алексеевич с сыном Сергеем, невесткой Аленой и внуком Андреем.**

меня, вроде бы к чему я тебе, покалеченный, и мое обещание всю жизнь за ним ухаживать. Но предложения руки и сердца я от него так и не услышала. О свадьбе Иван сговорился с моей старшей сестрой, которая оказалась в Москве проездом в Польшу. Они и дату назначили.

Свадьба была веселой — в Тульской области, на родине невесты. Гуляла чуть ли не половина метростроевского общежития в Лоси. Всё соответствовало событию: яркое зимнее солнце, белый-белый, под стать подвенечной платью, сверкающий снег, и... целый санный поезд из семи упряжек. Что там разукрашенный лентами и цветами ЗИЛ, на котором должны были ехать молодые в ЗАГС? Вот лошади — это да! До сих пор друзья вспоминают, как катили по заснеженной дороге с ветерком и песнями, как хохотали, опрокинувшись в сугроб, и как четыре дня не отходили от шероховатого свадебного стола. Через две недели после бракосочетания супруги Бирюковы получили комнату. А буквально за день до годовщины свадьбы, на которую были приглашены все те же верные друзья, у них родился сын.

Иван Алексеевич по-прежнему работал на проходке, дослужился до бригадира. Получил награду — медаль «За трудовое отличие». А потом, благодаря помощи главного механика ТО-6 Юрия Борисовича Луговкина, окончил курсы сварщиков и стал в этой области классным специалистом. Возможно, так бы и работал... Но в конце девяностых, в период безденежья и длительных задержек по заработной плате, ему пришлось уйти.

— Тогда это было наше совместное решение, — рассказывает Валентина Ивановна. — Оба без зарплаты. Оба должны были помогать родителям. А вернулся Иван в коллектив с моей легкой руки. Сам бы он, наверное, после слов Георгия Васильевича Макаревича о том, что назад ему дороги не будет, не решился бы. Но однажды Иван Петрович Ретюнский попросил Ивана поработать на его участке сварщиком, а я, воспользовавшись ситуацией, отнесла трудовую книжку мужа в отдел кадров. Георгий Васильевич, кстати, не возражал, даже слова не сказал. А вскоре мужа послали учиться на машиниста проходческого комплекса «Ловат».

Учился Иван Алексеевич в Казани, у коллег-метростроевцев, которые уже успели поработать на новой зарубежной технике. Вернулся — и сразу в Южное Бутово, на шит, которому машинисты дали название «Дубравушка». Но, как оказалось, с именем они опоздали. Оно уже было: «Клавдия». Вместе с «Клавдией» Иван Бирюков и его товарищи

успешно прошли перегон в Бутове и теперь продолжают свой путь в Крылатском.



успешно прошли перегон в Бутове и теперь продолжают свой путь в Крылатском.

Осваивать новую технику пришлось не только Ивану Алексеевичу. Но и его супруге. У Тоннельного отряда не стало шахт, а значит, отпала надобность и в машинистах шахтного подъема.

— Юрий Борисович Луговкин предложил мне пойти на кран. Я долго отказывалась — не смогу, не моя стихия, — рассказывает Валентина Ивановна. — А он твердым голосом требовал: «Иди!» И убеждал, что всё получится. Я пряталась от него, он звонил мужу. Всё-таки пришлось поехать в Одинцово и познакомиться там с козловым краном ККТС-20, а потом, получив удостоверение, отправиться на свое первое боевое крещение в командировку в СМУ-13. Самое удивительное в этой истории, что мне понравилась профессия крановщицы.

Юрий Борисович, словно почувствовал ее настроение, вновь «бросил» на учебу. Теперь Валентине Бирюковой предстояло узнать всё о башенном кране КБ-404. Снова она не верила, что научится. Научилась! И снова выдержала первый экзамен, когда пришлось выйти в ночь на участок Ретюнского. Утром, когда закончилась смена, крановщица принимала поздравления от бригады слесарей. Каждый подошел и пожал ей руку. Валентина Ивановна была бесконечно благодарна за поддержку. Такое признание больше чем награда. А потом она освоила еще и мостовой кран. И если бы не болела мама, за которой постоянно требуется серьезный уход, наверняка бы осуществила свою мечту работать на башенных 403-м и 405-м, тем более что однажды, оказавшись в кабине машины-великана, ощутила невероятное притяжение высоты. А может, почувствовала себя королевой воздуха?

Теперь она часто вспоминает слова своего наставника и учителя, замечательного механика Якова Семеновича Шлей-

## СЕМЕЙНЫЙ КЛУБ

**Свадьба.  
21 февраля  
1976 года.**



**Валентина Ивановна с мамой, Анной Николаевной, и внуком Андреем на родине в Тульской области.**



мовича, который не раз говорил ей: «Девочка, сколько будешь жить, столько и учись». Она готова идти этой тропой и дальше. Главное, оставаться нужной коллективу, с которым породнилась более тридцати лет назад и которому остается верной до сих пор.

— Недавно встретилась с одной нашей сотрудницей, в прошлом, как и я, машинистом шахтного подъема, — говорит Валентина Ивановна. — В свое время она перешла на завод, где в общем-то всё было неплохо: и отношение прекрасное, и обстановка доброжелательная. А коллектив, однако, своим для нее не стал — чужой и всё тут! Вернулась на Метрострой. Когда увидела каску, заплакала. Это счастье, когда идешь на работу, как в родной дом.

Кстати, о доме. На вопрос, «Кто в нем хозяин?», Иван Алексеевич без запинки, смеясь, ответил — «Она! Готовит вкусно». Так вот, значит, как ни крути, а путь к сердцу мужчины всё-таки лежит... Но нет, Иван Алексеевич тут же опроверг это изречение: «Чувства от картошки не зависят». Он и сам может картошку нажарить — не проблема. Главное, рядом — душевный, добрый, всё понимающий человек. Так что ему теперь и подумать страшно, если б, как поется в известной песне, другой бы улишей прошел, ее не встретил, не нашел. Но он не миновал 136-й дом в Лоси и шахту на «ВДНХ». Видимо, судьба!

А хозяйка Валентина Ивановна, действительно, отменная. Кухня — ее хобби. Любит, чтоб не как у всех. Никогда не пользуется известными рецептами, постоянно что-то экспериментирует. Например, в тесто для блинов может добавить все, что не съели на завтрак: кашу пшеничную, творог. А подруги потом удивляются: из чего это сделано? Она не станет покупать в магазине буженину, сама ее изготовит с помощью луковой шелухи. Консервирует, засаливает, квасит — всё исключительно по своим задумкам. И точно также никогда не станет вязать по журналам, все модели — для себя и своих близких — ее собственного изобретения. А еще она увлекается народной медициной. На любой вопрос по части лечения травами даст ответ. Не случайно друзья называют Валентину Ивановну ходячей энциклопедией.

— Всегда подставит плечо, — буквально повторяя друг друга, говорят о ней Нина Ивановна Фалэ и Валентина Семеновна Матвеева. — Всем помогает, забывая, порой, о себе. За друзей — в огонь и в воду. Мы давно уже не подруги, а сестры, близкие родные люди.

Она не скрывает, что счастлива. Отличный муж. Заботливый сын, с которым можно всё обсудить, обо всем поговорить и всем поделиться. Ласковый внук. Красавица-невестка, которую они с мужем называют дочкой. И есть еще одна радость: шестимесячный внучатый племянник в Тульской области, которого Валентина Ивановна помогает выхаживать, навешая практически каждый месяц.

— Если бы мне предложили изменить что-то в жизни, ни за что бы не согласилась, — говорит она. — Я люблю и люблю. А что еще нужно?

**Нина СОЛОВЬЕВА.**

# Юбилейные поздравления коллективу Московского метростроя

Продолжаем публиковать праздничные адреса

Генеральному директору ОАО «Мосметрострой» Штерну Геннадию Яковлевичу, коллективу, ветеранам Метростроя

От имени коллектива ОАО ЦНИИС и его филиала — Научно-исследовательского центра «Тоннели и метрополитены» — сердечно поздравляем вас со славным юбилеем — 75-летием образования Мосметростроя.

Уже три четверти века Мосметрострой трудится для обеспечения непрерывно растущего населения нашей столицы наиболее массовым и удобным видом городского пассажирского транспорта. Результаты труда метростроевцев ежедневно ощущает подавляющее большинство жителей нашего города и его гостей: метрополитен перевозит более половины пассажиров города. Самоотверженный труд метростроевцев, их творческая инициатива, непрерывный поиск новых инженерных решений заслуживают самых добрых слов признательности и уважения. Они по праву высоко оценены нашим народом. Коллектив Мосметростроя многократно награждался высшими государственными орденами.

При строительстве первой очереди метрополитена закладывались основы отечественного метростроения, осваивалась технология про-

изводства работ в самых разнообразных инженерно-геологических условиях. Уже тогда творческая инициатива метростроителей выводила уровень нашего строительства метрополитена на передовые позиции. Весьма значительны были объемы производимых работ. На второй очереди работало 30 перегонных и 12 станционных щитов. Такого количества одновременно работающих щитов не знало ни одно строительство метрополитена в мире. За короткий срок было освоено производство чугунных тубингов для перегонных и станционных обделок и обеспечена их бесперебойная доставка на строительство. Почти каждый год знаменовался пуском одной или двух линий метрополитена. Разнообразие архитектурных форм и отделки станций превосходит лучшие образцы зарубежных метрополитенов.

Строительство метро не прекращалось и в годы Великой Отечественной войны. В это самое трудное для страны время Мосметрострой пустил две линии третьей очереди метрополитена. Одновременно метростроевцы сооружали линии обороны под Москвой, в Волгограде, другие оборонительные объекты, восстанавливали тоннели под Севастополем. В военном 1944 году началось сооружение кольцевой линии метрополитена.

Строительство каждой последующей линии знаменовало собой новый шаг в развитии техники метростроения, характеризовалось внедрением более совершенных конструкций, машин, механизмов и проходческих комплексов. Широкому использованию новейших достижений науки и техники, повышению качества и сокращению сроков сооружения способствовало тесное взаимодействие метростроителей с работниками научно-исследовательских организаций и вузов, осуществлявшееся с помощью предшественников НИЦ «Тоннели и метрополитены» — НИС, а затем Конторы научно-исследовательских работ Мосметростроя.

Накопленный опыт строительства позволял переносить технику метростроения на строительство железнодорожных, автодорожных и гидротехнических тоннелей. Метростроевцами сооружены первые в советский период тоннели на новых железных дорогах в горных условиях. Порталы многих тоннелей Кавказа, Урала, Сибири и Дальнего Востока отмечены для будущих поколений символической буквой «М». В период реконструкции улично-дорожной сети Москвы метростроевцами построены первые автотранспортные тоннели на пересечениях главных ее магистралей.

При образовании Минтрансстроя на основе Мосметростроя и его материально-технической базы были созданы Главное управление по строительству тоннелей и метрополитенов и ряд специализированных строительных организаций в области подземного строительства. Сооружение метрополитенов в других

городах нашей страны и в ряде столиц бывших республик СССР также осуществлялось при помощи Мосметростроя. С полным правом можно утверждать, что Мосметрострой является основателем новой в нашей стране строительной отрасли — метро- и тоннелестроения.

В новых экономических условиях Мосметрострой не только не утратил ведущих позиций в области подземного строительства, но и существенно повысил свой технический уровень. Примеры тому — освоение технологии проходки тоннелей в неустойчивых водонасыщенных грунтах щитами с активным пригрузом забоя, изготовление высокоточных железобетонных блоков тоннельной обделки, ограждение котлованов из буросекующихся свай, строительство тоннелей под защитой экранов из труб, выполняемых способом микротоннелирования, использование струйной цементации для искусственного закрепления неустойчивых водонасыщенных грунтов и многие другие. Широкому использованию новейших достижений в области тоннелестроения способствует плодотворное сотрудничество Мосметростроя с нашим институтом.

От всей души желаем вам, дорогие коллеги, доброго здоровья, благополучия, дальнейших производственных успехов, сохранения лучших традиций коллектива и процветания вашей организации!

Генеральный директор  
ОАО ЦНИИС А.П. СЫЧЕВ.

Директор филиала ОАО ЦНИИС  
Научно-исследовательский  
центр «Тоннели и метрополитены»  
В.Е. МЕРКИН.

## ИНФОРМАЦИЯ В НОМЕР

### Награды от профсоюза

Октябрь — месяц для метростроевцев юбилейный. В каждом коллективе проходили торжества и награждения. Терком профсоюза работников Метростроя вручал награды от ФНПР и МФП.

Федерация Независимых профсоюзов России удостоила Почетных дипломов четыре организации: СМУ-3, СМУ-4, СМУ-8, Тоннельный отряд № 6.

386 человек, в числе которых руководители предприятий, лучшие профсоюзные работники и активисты, отмечены памятными знаками и Почетными грамотами.

— Награждения в организациях проходили в торжественной обстановке с историческим экскурсом в прошлое, с приглашением первостроителей, ветеранов труда, ведущих специалистов, — рассказала заместитель председателя Теркома профсоюза Валентина Алексеевна Пасторова. — Каждый коллектив подготовил для своих тружеников памятные подарки. Так, в СМУ-8, которому, как и Метрострою, исполнилось 75 лет, работникам были вручены необыкновенно красивые по своему оформлению перекидные календари, значки, часы...

### Диплом — «Юному метростроевцу»

Ежегодно «Юный метростроевец» принимает участие в смотр-конкурсе среди детских оздоровительных лагерей города Москвы. И ежегодно он — в числе лучших. В этот раз конкурс был посвящен 65-летию битвы под Москвой и 860-летию основания Москвы. Подведя итоги прошедшей летней кампании, Президиум совета Московской Федерации профсоюзов признал метростроевский лагерь победителем I-го этапа смотра-конкурса и отменил его дипломом и памятным подарком.

### Праздник для всех

Все ветераны без исключения, а было их в тот день, 10 октября, более 70 человек, до сих пор благодарят руководство Управления спецработ за приглашение на встречу, которая состоялась по случаю 75-летия Метростроя. Праздничный стол, концерт с участием ансамбля танца «Кудринка» и ансамбля песни «Русские матрешки», вручение грамот, денежных премий, юбилейных значков — всё это надолго останется в памяти. Но главное — это теплая и уютная обстановка вечера. Это общение, когда, собравшись вместе, ветераны вновь смогли вернуться в дни минувшие и поговорить, обсудить день нынешний.

В приветственном слове директора УСР Александра Ивановича Мышенкова прозвучали слова признания ветеранам за тот большой вклад, который внесли они своим самоотверженным трудом в строительство метро. И по-прежнему в коллективе чтят традиции, которые заложило старшее поколение — работать с высоким качеством, выполнять задания в срок.

Участие в вечере приняли такие заслуженные специалисты-отделочники, как бывшие начальники участков М.С. Демин, В.М. Будаев, мастера В.А. Скрипник, А.И. Носов, бригадиры К.П. Слонов, В.С. Коренков, Е.Д. Шахматова, Т.С. Сидорова, М.Н. Двухжилова, С.Д. Пучкова...

К сожалению, не все ветераны смогли приехать на праздничный вечер, не позволяет здоровье. Но и о них коллектив не забыл.

Николай КУЗНЕЦОВ,  
председатель профкома УСР.

## Повторение пройденного

Одиннадцать лет назад, осенью 1995 года, внимание всего Метростроя было приковано к переходному участку между станциями «Дубровка» и «Кожуховская». Там намертво застрял метрах в пятидесяти от финиша немецкий щит «Вайсс». Чтобы не сорвать пуск первой очереди Люблинской линии, лучшие бригады ТО-6 вручную повели встречную проходку перегона, врубаясь в замороженный пльвун. Полметра, пройденные за смену, уже поощрялись премией, а лучший результат приближался к 80 сантиметрам. И линию все-таки сдали в срок, так как бригадам удалось сделать, казалось бы, невозможное. Одной из них руководил Андрей Поплаухин.

Этой осенью его запоминающаяся фамилия снова появилась в «Метростроевце». Сообщалось, что руководимый им участок СМУ-7 на правом перегоне между станциями «Сретенский бульвар» и «Трубная» дошел до намеченной границы сбойки со СМУ-15 и получил разрешение двигаться дальше.

Подобная информация, вообще-то, нуждается в комментариях. Во-первых, часть перегона до упомянутой границы, разрабатываемая со стороны «Сретенского бульвара», намного меньше той, что доверена проходчикам СМУ-15. Во-вторых, нынешнее СМУ-7 это новая организация, лишь отмеченная старым номером. В-третьих, по причине того, что сообщено во-вторых, опытных мет-



Проходчики СМУ-7. В первом ряду: А.А. Татауров, Н.М. Бесхолов, В.В. Колесников, А.Ю. Семочкин. Во втором ряду: А.А. Татауров (сын), С.Н. Скарга, Э.М. Гиценко, Ю.Я. Штейнер.

ростроевцев в составе возрождаемого СМУ-7 очень мало. А если иметь в виду конкретный участок Поплаухина, то крайне мало.

Соответственно, темпы проходки здесь невысоки. Например, когда состоящая из одних ростовских вахтовиков и оснащенная лишь лебедками бригада Юрия Николаевича Девяткина за 15 сентябрьских дней продвинулась по перегону на 8 с половиной колец, это было для руководства СМУ-7 приятной новостью. Летом, не говоря уж о начале года, показатели были намного скромнее... Но если брать в целом, то бригады СМУ-7

только на проходке перегона сэкономили для своих генподрядчиков из СМУ-15 не меньше одного месяца. А у них были и другие заботы. Прежде всего, участку поручили сооружение камер металлоконструкций в обоих перегонных тоннелях. Потом надо было к ним пробить два ходка, а от одного из ходков выйти на камеру для перекачки, где предусмотрено 6 колец обделки диаметром 6 метров.

Объекты небольшие, но на каждый надо настраиваться по-особому, что и для опытных строителей не очень-то желательное. Сам-то Андрей Поплаухин, назначенный начальником участка в феврале текущего года, несомненно, относится к этой категории. Отсчет метростроевского стажа этого выпускника ПТУ-72 идет с 1985 года. Получив сначала специальность штукатур-отделочника, он после армии попал в ТО-6 и переучился на проходчика. Участвовал в щитовой проходке через обводненные пески перегона от «Владыкино». В 1992 году стал бригадиром. После той эпопеи с «Вайссом» решил продолжить учебу и закончил Горный институт. Дальше были Кутузовская развязка, Серпуховско-Тимирязевская линия. В Бутове на рампе у Приймакова поработал. На коллекторе в Москва-Сити в качестве маркшейдера вел «Ловат».

Приглашение в СМУ-7 обрадовало Андрея возможностью снова попасть на шахту. Только он не думал, что окажет-

В забое на правом перегоне — механик участка А.С. Гауге, начальник участка А.Н. Поплаухин, зам. начальника участка Э.А. Никифоров, участковый маркшейдер М.Н. Старостин.



## ВЕСТИ СО СТРОЕК

ся в новом коллективе самым опытным метростроевцем. Ну а раз так получилось, обратного хода не дал и занялся повторением пройденного, передавая свои давние навыки вахтовикам.

Когда Поплаухин сказал, что новичкам приходится объяснять «азы» горного дела, я попросил его привести конкретные примеры и вот что услышал:

— Нашим вахтовикам сложно отходить от шахтерских привычек. Не сразу их приучишь к тому, чтобы вся затяжка выработки отжималась в породу. Нет-нет, да и оставят пустоту, и доски бунят. По несколько раз заставлял подобное переделывать, говоря про каверзность здешних пород, чреватых подвижками. А ведь участку приходилось выполнять сложные расчески. Например, бригаде Владимира Васильевича Колесникова досталось раскрытие трех калотт. На перегоне, конечно, проще, но это если с укладчиком, а работа с лебедками даже опасна. Там учились всему и с самых «азов»: как подвозить тубинг, каким узлом завязывать трос, чтобы потом не рубить его, в какой момент забивать оправки. До моего прихода на участок такие «курсы» с личным показом приемов вел зам. главного инженера Юрий Владимирович Хегай, опытный горняк. А потом мы стали этим заниматься вдвоем.

Как я узнал, в начале октября в помощь Поплаухину подыскали еще одного опытного метростроевца, которого можно было назначить сквозным бригадиром. Но этот помощник через несколько дней дрогнул и уволился... А Андрею хватает терпения и упорства в очень важном для Мосметростроя деле воспитания новых кадров. Он считает, что уже человек 15 достаточно грамотных проходчиков в двух сменах наберется. И если у этих бригад все будет нормально со снабжением, с порожняком, то скоро они станут выходить на уровень одного кольца в сутки. Появился уже или сформировался один достаточно грамотный горный мастер — Сергей Николаевич Скарга. Он из тех же ростовчан, но еще и на Северах побывал.

Так что понемногу, постепенно новый коллектив складывается. Главное теперь — закреплять пройденное и продолжать движение в нужном направлении.

Юрий ПЕТРУНИН.

## Сильные духом

Народный художник СССР и России Владимир Александрович Игошев получил широкую, всесоюзную известность, еще не перебравшись в Москву, а живя и работая на Урале. С тех пор за ним закрепилась слава певца Севера, его коренных обитателей — манси и хантов. И на обложки альбомов Игошева выносятся именно картины северного цикла, за который он в 1982 году был удостоен премии имени Ильи Репина. То это «Мудрая Югана», то «Дедушкин бубен», то портрет пожилой женщины-манси. Отдельные его работы, посвященные оленеводам и охотникам северного Зауралья, их старикам и детям, неоднократно воспроизводились на страницах «Огонька» и других популярных журналов, в календарях. А их оригиналы можно видеть в Третьяковке, в Русском и других известных музеях России. С 1997 года постоянная экспозиция северных картин Игошева открылась в Ханты-Мансийске, по сути, это его прижизненный персональный музей.

Но творческая энергия большого мастера не может вмещаться в русло одной темы, даже если он отдал ей около сорока лет жизни. За вдохновением ему необязательно было ехать в далекие стойбища и селения. В самой столице Урала, в Свердловске, Владимир Александрович нашел людей, если не живущих, то работающих в экстремальных условиях. Своим мужеством художника покорили металлурги самого большого в городе завода. И после серии их индивидуальных портретов в середине 1960-х годов родилось большое полотно «Лицом к огню. Мартеновцы Уралмаша». Оно победоносно прошло череду выставок — от зональной до Всесоюзной, вызывая всеобщее одобрение. Цветная репродукция «Мартеновцев» была издана массовым тиражом в виде открытки.

Переехав жить в Москву, Игошев хотел создать нечто подобное, но уже на столичном материале. Тогда ему и пришла в голову мысль познакомиться с нелегким трудом московских метростроителей. За советом и организационной помощью художник обратился к заместителю начальника Мосметростроя Татьяне Викторовне Федоровой, с которой уже заочно был знаком по ее портрету, выполненному известным художником Б. Ефановым. Знаменитая мет-



Эскиз к картине.

В.А.Игошев за работой над картиной «Под землей. Метростроевцы».

ростроевка одобрила задумку Игошева, подсказала конкретный адрес и оформила постоянный пропуск на шахты, где строились станции «Площадь Ногина» и «Кузнецкий мост».

—Замечательная была женщина, толковая, — вспоминает Владимир Александрович. — И в искусстве разбиралась, и в людях.

Придя в гости к старому мастеру (его квартира недалеко от Таганки), с удовольствием записываю этот отзыв и еще раз мысленно благодарю своего давнего коллегу-журналиста Владимира Носкова, который помог мне познакомиться с Владимиром Александровичем.

Седобородый хозяин достает приготовленную заранее старую картонную папку с эскизами и рабочими записями, относящимися к тому периоду. Вижу наряду с другими набросками десятков вариантов головы забойщика в каске забытого уже образца. В записях мелькают номера телефонов, отдельные знакомые (в основном по истории СМУ-6) фамилии — заместитель начальника СМУ Вайнштейн, начальник участка Симандуев, секретарь партбюро Францевич, начальник участка Овчаренко, председатель шахткома Смирнов....

Игошев рассказывает, как он каждое утро, в 6 часов, соответственно переодевшись, спускался в шахту, шел в тоннели, находил себе место, чтобы по возможности никому не мешать, и всматривался в лица, фигуры, жесты. Делал наброски. Не скрывает, что в первое время на него косились, но потом наладилась нормальные отношения. Прежде всего, благодаря фронтовому братству.

Сам художник воевал под Сталинградом, где был артиллерийским разведчиком и получил тяжелое ранение. И на шахте ему встретилось немало участников Великой Отечественной.

Подобно тому, как было на Уралмаше, Владимир Александрович начал с отдельных портретов и создал целую галерею представителей серьезных метростроевских профессий. Под его кистью на полотнах как бы ожили бригадиры проходчиков В.И.Голубев и Антон Круглов, проходчики Николай Каразев, Леонид Ломкин и Николай Поветкин, электрослесарь Анисим Квачёв, машинист электровазас Василий Гриб... Тем временем в голове и перед мысленным взором художника складывался сюжет будущей больш-

Портрет метростроевца Анисима Квачёва.



## Бескомпромиссная борьба

Розыгрыш метростроевского Кубка по мини-футболу стартовал на стадионе «Спартак-2» во вторник, 17 октября, сразу двумя матчами, так как большого поля хватает для одновременного состязания двух пар команд.

### Противоборство

#### почти на равных

Жребий распорядился так, что соперником команды СМУ-4, занявшей на летнем чемпионате третье место, стали футболисты СМУ-13, оказавшиеся в августе почти в самом конце турнирной таблице. Тем не менее явного превосходства монтажников на поле не чувствовалось. Их соперники проявили завидное спортивное упорство, много сил отдавали защите. И весь первый период мяч практически не выходил за пределы середины поля. Редкие атаки докатывались до штрафных площадок и там все равно прерывались. Лишь перед самым перерывом несколько неприятных моментов выпало на долю вратаря СМУ-4 Дмитрия Ковешникова. Сильные удары форвардов СМУ-13 ему пришлось отбивать на угловые, ну а розыгрыши «стандарта» оказывались менее опасными.

Во втором тайме монтажники все-таки смогли перехватить инициативу, взвинтили темп игры так, что защитникам команды СМУ-13 он стал не по силам. В такой ситуации на 28-й минуте известный нападающий команды СМУ-4 Ан-

дрей Кудряшов сумел сильным ударом открыть счет. После этого он и его товарищи по линии нападения приложили немало усилий, чтобы развить успех. Но их длинные фланговые передачи не доходили до партнеров. Футболисты СМУ-13 все внимание сосредоточили на защитных действиях. Матч так и закончился победой монтажников с перевесом в один мяч. У их соперников будет еще возможность сыграть во втором круге турнира — такова специфика борьбы за метростроевский Кубок.

### Уверенное начало

Как уже говорилось, одновременно с этим матчем на второй половине большого поля проходила встреча другой пары команд — там мерялись силами футболисты КСУМа и СМУ-5. По итогам летнего чемпионата они оказались в числе крепких середняков, причем, коммунальщики выступили тогда немного слабее своих нынешних соперников. Но 17 октября именно команда КСУМа проявила большее стремление к победе. Ее капитан Алексей Шутов не стал тратить время на долгую разведку и пристрелку. Уже на 3-ей минуте он поразил ворота команды СМУ-5, открыв тем самым счет голам кубкового турнира. И ему же удалось добиться первого на этом турнире хет-трика. Причем, два следующих мяча Алексей Шутов забил почти подряд, уложившись в начальную десятиминутку матча. Возможно, кто-то посчитал после этого ис-

ход матча уже определившимся, но только не форвард команды СМУ-5 Андрей Рашилев. Уже через две минуты после третьего удачного удара Шутова он на большой скорости ворвался в штрафную площадку команды КСУМа, и вратарь коммунальщиков был бессилен что-либо предпринять. 3:1 — счет стал уже не таким пугающим. Для коллег Рашилева этот его успех стал сигналом к массивному натиску на соперников, но и те отреагировали правильно, усилили защитную линию. Однако, и про атаки не забыли. И перед свистком на перерыв другой форвард КСУМа Сергей Рыбаков восстановил прежний разрыв в счете — 4:1.

С первых минут второго тайма футболисты СМУ-5 демонстрировали свое сильное желание все-таки спасти игру. Желание-то было, а вот организованности не хватало. Чуть ли не всей командой они устремлялись к мячу, оставляя незащищенным большое пространство. Его и использовали футболисты КСУМа для опасных контратак. Одна из них, как и ожидалось, увенчалась новой удачей Рыбакова, который поставил победную точку в этом зрелищном, напряженном матче — 5:1.

### Трудная победа

#### команды ТО-6

Стартовый игровой день кубкового турнира завершился встречей футболистов ТО-6 и СМУ-15. Судя по итогам летнего чемпионата, у них такое же соотношение сил, как и у первой пары. Тоннельщики тогда стали серебряными

призерами, а их соперники вышли на 8-е место из 10. И так же, как в матче команд СМУ-4 и СМУ-13, преимущество фаворитов довольно долго не могло проявиться. Шла обоюдоострая борьба, способная привести к любому результату. Футболисты СМУ-15 нисколько не робели перед своими именитыми соперниками, уверенно отражали натиск тоннельщиков, а собственные их атаки выглядели даже предпочтительнее.

И все-таки сказалась разница в накопленном командами опыте. Исход матча решил один единственный случай — несогласованность действий вратаря и защитников команды СМУ-15. Этим и воспользовался, оказавшийся в нужное время в нужном месте, известный нападающий тоннельщиков Дмитрий Лихачев. Забитый им гол стал первым и последним. Тоннельщики победили с минимальным счетом — 1:0.

Четвертый матч, к сожалению, не состоялся из-за неявики на стадион команды СМУ-7. Ее дисциплинированным соперником из СМУ-9 пришлось в тот день ограничиться простой разминкой, но они продвинулись по турнирной таблице, а футболистам СМУ-7 засчитано первое поражение. Напомню, у нас лишь после второй неудачи команды выбывают из борьбы за Кубок.

### Чемпионы в ударе

Игры первого круга завершил матч команд Управления и Метромаша. Заводчане вышли на поле в новой форме, более соответствующей их чемпионскому

статусу. Появились среди их футболистов и новые лица. Были перемены также в составе управленцев, но, скорее всего, нерадующие — отсутствовал в тот день, 24 декабря, испытанный их вратарь Денис Гетун.

Футболисты Управления, как более молодые, взяли на себя инициативу с первых ударов по мячу, но им не хватило точности в момент завершения атак. А их соперники, переждав стартовый натиск управленцев, сами пошли вперед. Уже на 7-й минуте Алексей Брындин с подачи Виктора Седова открыл счет, а вскоре Владимир Сушилин его удвоил.

После перерыва управленцы попытались изменить ход игры. На 23-й минуте они имели реальный шанс поразить ворота заводчан, но уверенно и смело сыграл их голкипер Дмитрий Карпанин. А линия нападения «Метромаша» опять стала доминировать на поле. Сначала от испытанной связки Седов-Брындин отличный пас получил Дмитрий Гуревич и забил третий гол. А потом по одному разу самостоятельно отметились и организатор команды Виктор Седов, и основной ее форвард Алексей Брындин. Победа команды «Метромаша» с крупным счетом 5:0 свидетельствует о том, что летние чемпионы и осенью в отличной форме.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.

Юрий ПЕТРУНИН.

Юрий ПЕТРУНИН.