БЫЛО – СТАЛО

Сотрудники ООО «Тоннель-2001» подвели итоги масштабного проекта по преображению окрестностей «Селигерской» – стр. 2

МАШИНА ВРЕМЕНИ

К 85-летнему юбилею ТО-6 вспоминаем о трудовом пути выдающихся людей тоннельного отряда, наполненном испытаниями – стр. 3

ОТКРОВЕННО ГОВОРЯ

Главный инженер Мосметростроя Владимир Лапшин рассказал, за что любит книги по истории и чему собирается учить своих внуков – стр. 4

№ 12 (13637)

19 ноября 2018 года

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ» Издается с 6 августа 1932 года

«ТАТЬЯНА» И «ВАЛЕРИЯ» ПРОЙДУТ ПОД ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

Проходческие комплексы немецкой фирмы Herrenknecht с разницей в месяц приступили к сооружению перегонов от камеры съездов на площадке 25.3 к будущей станции «Авиамоторная» Большой кольцевой линии столичного метрополитена.

Фото – Александр Попов

1

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Тоннелепроходческий механизированный комплекс «Валерия» отправился в путь 15 ноября. Щит с нежным именем проложит левый перегонный тоннель. Впрочем, хрупкой барышней «Валерию» не назовешь – 64-метровый ТПМК весит 480 тонн.

Да и послужной список у железной леди не маленький. На ее оболочке красуются десять звезд, равных числу пройденных тоннелей. Вести проходку будет участок №3 ООО «Тоннель-2001» под руководством Евгения Бибикова.

На глубине, достигающей 45 метров, ТПМК ждет почти полтора километра сложных геологических условий.

– На его пути плотные глины, 300 метров скальной породы – крепкого известняка, а ближе к выходу ему встретится обводненный песок, – уточнил начальник участка.

Правый перегон еще с 15 октября сооружает комплекс «Татьяна». При таком же весе, как у «Валерии», она еще длиннее (79 м). Проходку здесь ведет СМУ-1. За месяц машина смонтировала 54 из 950 колец бетонной обделки.

За собой ТПМК оставят тоннели диаметром по шесть метров. А пока впереди у «Татьяны» и «Валерии» непростой путь – им предстоит преодолеть более 1,3 километра под транспортной и промышленной инфраструктурой района Лефортово. При этом необходимо без происшествий пройти под Дангауэровским путепроводом и железной дорогой у станции «Новая».

– Чтобы осуществить проходку, не останавливая движение поездов, разработан целый комплекс мер, – рассказывает заместитель главного инженера СМУ-1 Евгений Мамонов. – В частности, установка страховочных пакетов на железнодорожных путях. Это дополнительные металлоконструкции, которые усиливают рельсы таким образом, что они остаются на месте даже в случае просадки грунта под ними.

Дополнительная трудность, с которой метростроевцы столкнутся уже ближе к выходу щитов, связана с расположенной рядом действующей станцией метро «Авиамоторная» Калининско-Солнцевской линии. Этот участок будет пройден на пониженной скорости.

Пуск «Валерии» с площадки 25.3 стал финальным для этой камеры. В первой половине сентября завершили проходку ТПМК «Ольга» и «Светлана», стартовавшие отсюда в сторону «Нижегородской». Когда будут закончены правый и левый тоннели до «Авиамоторной», общая длина перегона между станциями составит около 2,5 км. ■

15 ноября. Старт щита «Валерия» с площадки 25.3 (1), 15 октября. Там же начал проходку в сторону «Авиамоторной» ТПМК «Татьяна» (2)

ЦИФРЫ

1357 *метров пройдет ТПМК Herrenknecht S-772 «Татьяна» за* ***6 месяцев***

1347 *метров пройдет ТПМК Herrenknecht S-290 «Валерия» за* ***7 месяцев***

Фото – Александр Попов

2

ДВИЖЕМСЯ К РЕКОРДУ НА «ШЕРЕМЕТЬЕВСКОЙ»

Фото – Александр Попов

1

6 ноября. Проходчики бригады Владимира Голикова в подходном коридоре пересадки на Марьину рощу (1), Идет разработка слепого ствола (2)

ИЗНУТРИ

Проходческие бригады участка Романа Устрижицкого из СМУ-8, поработав на предпусковой станции Большой кольцевой линии «Савеловская», вернулись на свою базовую стройплощадку по улице Веткина. Здесь находится давно обжитый горный комплекс 946-й шахты. Несколько лет назад его использовали для строительства тупиков за «Марьиной рощей». Позднее именно от ствола этой шахты решили прокладывать подходную штольню в сторону будущей станции БКЛ «Шереметьевская». Она прошла над действующей Люблинско-Дмитровской линией и, протянувшись без малого на один километр, достигла границы запланированной пересадки.

К настоящему времени там осуществлен врез в будущий подходной коридор и с помощью комбайна ITC-120 разработан его короткий правый конец. При диаметре 9,5 метра вся длина прохода превысит сорок метров. Через проемы в боковой стене будут разрабатываться три людских ходка, которые приведут к платформе «Марьиной рощи». От дальнего же конца коридора проложат тоннель наклонного хода – он выведет к «Шереметьевской».

В подземной выработке действует бригада бывшего ростовского шахтера Владимира Голикова. Их пятачок в конце подходной трапециевидной штольни не очень напоминает обычные метростроевские пейзажи. Вокруг много крепежного дерева: вертикальные стойки, горизонтальные балки, дощатая заборка лба забоя, из досок же сделан настил под сводом. На этом фоне не особо обращают на себя внимание десять полуколец из чугунных тюбингов, уже смонтированных в правой части коридора. Теперь проходчики с высоты лесов подчищают отбойными молотками свод для установки очередного полукольца обделки.

– Породы там немного, – говорит бригадир. – Сейчас с ее загрузкой в вагоны справляемся при помощи лопат. Когда начнем проходку по всему сечению, сюда доставят породопогрузочную машину. По правой стене коридора мы скоро приступим к оформлению проема первого пересадочного ходка. Соответствующие фигурные тюбинги имеются. После двух следующих проемов недалеко останется и до последнего, 56-го кольца. Оттуда начнется разработка малого наклона.

Через длинную подходную штольню можно также попасть во второй забой, если немного не дойти до ее конца, а свернуть налево, в боковой ходок. Там идет проходка слепого ствола – не начинающегося с поверхности земли. Он соединит штольню для предстоящей откатки с уровнем среднего зала «Шереметьевской». Диаметр ствола – 4 метра, полная глубина составит 25 метров. Разрабатывают его отбойными молотками, пробиваясь через чередующиеся с мергелем пласты известняка разной твердости.

Когда на шахте побывал корреспондент «Метростроевца», проходческая бригада Сергея Соболева разбивала породу под установку тюбингов 21-го кольца. Это значит, что проходчики трудятся уже примерно на уровне крыш вагонов, которые будут приходить на «Шереметьевскую». Только ствол нацелен не на платформенную часть – он вписан между подходящими к платформе тоннелями.

В момент приближающегося финишного рывка проходчики побьют рекорд глубины для московского метро. Пока его удерживает станция «Парк Победы» – 73 метра. «Шереметьевская» по воле проектировщиков будет на метр глубже. ■

Фото – Александр Попов

2

НОВОСТИ

СЛЕСАРЬ УСР СТАЛ ЗАСЛУЖЕННЫМ СТРОИТЕЛЕМ

Сотрудник Управления специальных работ Мосметростроя Джавид Мустафаев стал заслуженным строителем России. Нагрудный знак и удостоверение о присуждении звания работник УСР получил 24 октября на торжественной церемонии в Министерстве транспорта. Государственные награды вручал глава Минтранса Евгений Дитрих.

В Мосметрострое Мустафаев уже больше 30 лет. Сейчас работает в УСР строительным слесарем. Званием «Заслуженный строитель РФ» он отмечен по указу президента – за многолетний добросовестный труд и заслуги в профессиональной сфере.

В Мосметрострой Мустафаев пришел в 1986 году, вернувшись из армии. На свой первый объект – станцию «Чеховская» – вышел в январе 1987-го. Начинал слесарем, потом попробовал себя и в должности бригадира. Несмотря на внушительный стаж и присвоение почетного звания, о себе Мустафаев отзывается совсем непритязательно:

– А я что? Я просто работаю!

Поздравляем метростроевца с его личным достижением в профессии и желаем оставаться достойным примером заслуженного и при этом скромного труженика!

ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ

Метростроевцы по традиции вспомнили о первых строителях московского метро. В поездке по значимым местам приняли участие представители Совета ветеранов, Теркома профсоюза и Совета молодых специалистов Мосметростроя. Акция состоялась 18 октября.

В первую очередь делегация отправилась на станцию «Красносельская», открытую в 1935 году в составе первого пускового участка столичной подземки. В ее вестибюле установлена мемориальная доска первой женщине-начальнику шахты Татьяне Федоровой. За свой вклад в создание метро она удостоилась звания Героя Социалистического Труда.

Фото редакции

Следующим пунктом поездки стала мемориальная доска на улице Русаковской. Именно здесь в ноябре 1931 года началось сооружение первой шахты Сокольнической линии. Надпись на доске гласит: «Здесь в 1931 году была заложена первая шахта Метростроя. Здесь началась борьба за сооружение лучшего в Мире Московского метрополитена. Октябрь, 1971 год». К ней ветераны возложили цветы.

Акция завершилась на Введенском кладбище. Здесь нашли покой те, кто навечно останется в истории метростроения. Среди них – Павел Павлович Роттерт, первый начальник и главный инженер Мосметростроя, возглавлявший строительство 1-й и 2-й очереди метро, и Владимир Аслан-Бекович Бессолов, потомственный горняк, прошедший путь от начальника смены до главного инженера СМУ-3.

Памятные места и могилы метростроевцев в полном порядке. За этим чутко следит председатель Совета ветеранов Борис Пригода, привлекая к делу сохранения памяти Совет молодых специалистов и поисковый отряд «Афган-Мосметрострой».

«СЕЛИГЕРСКУЮ» ОКРУЖИЛИ КРАСОТОЙ

В скором времени ООО «Тоннель-2001» завершит благоустройство территорий, прилегающих к станции «Селигерская» Люблинско-Дмитровской линии. Впервые подобные работы проводятся силами самого Мосметростроя. Участники масштабного проекта рассказали, как стремительно обновлялось пространство возле станции, и поделились интересными цифрами.

Фото – Александр Попов

Фото – Александр Попов

3 мая 2017 года. Вид на окрестности «Селигерской» до начала работ по благоустройству (1) 12 ноября 2018 года. Преобразившаяся территория вокруг станции (2)

БЫЛО – СТАЛО

Для Мосметростроя благоустройство и инфраструктура – это новое направление. Чтобы освоить его, Тоннелю-2001 пришлось собрать команду специалистов практически с нуля и провести переквалификацию, в ходе которой сотрудники овладели дополнительными специализациями. И это была не единственная сложность для организации.

Проект требовалось выполнить в сжатые сроки.

– Поскольку благоустройство – это сезонная работа, приходилось искусственно создавать благоприятную для строительства среду. В основном трудились в круглосуточном режиме, – поделился заместитель главного инженера ООО «Тоннель-2001» Илья Попков.

Своевременное обеспечение механизмами и материалами держал на личном контроле директор организации Илья Геворгизов. Все отделы он обязал в любых вопросах отдавать приоритет этому проекту.

Метростроевцы выполнили грандиозный объем работ. С нуля сделали дублер вдоль Дмитровского шоссе по направлению к центру города. На противоположной стороне за счет устройства автобусной полосы значительно расширили дорожное полотно. На всем участке шоссе, где проходили работы, было устроено новое асфальтобетонное покрытие. К тому же обновилась дорожная разметка, установили новые светофоры, информационные знаки и их опоры.

Полностью преобразилось пешеходное пространство. Увеличилась его площадь, появились новые тротуары. Прилегающие к ним участки застелили газоном, на котором красуются деревья, кустарники и клумбы.

У выходов из метро теперь радуют глаз современный бордюрный камень и тротуарная плитка. У здания Комплекса Метростроя обновили асфальтовое покрытие. Зона между полосами Дмитровского шоссе стала опрятным зеленым бульваром. Кроме того, рядом со станцией разместили новые остановки наземного общественного транспорта.

Проект благоустройства вдохнул жизнь и в площадь Туманяна, изменившуюся до неузнаваемости. Из неприглядного островка между Коровинским и Дмитровским шоссе она превратилась в место для отдыха и прогулок с лавочками, большим цветником и фигурно выложенной брусчаткой.

К благоустройству относились также перекладка кабелей и освещения, устройство канализации, водостоков, обновление троллейбусной контактной сети. Внешне незаметные, эти изменения не менее важны: коммуникации надежно прослужат еще много лет.

Теперь окрестности «Селигерской» стали не только украшением северной окраины Москвы, но еще и участком с гораздо более удобной системой транспортного и пешеходного движения.

– Сейчас сдаем объект в эксплуатацию. Это тоже большой труд: нужно пройти множество проверок. Уже получаем положительные отзывы от эксплуатирующих организаций, – сообщил заместитель главного инженера ООО «Тоннель-2001» Роман Обухов. ■

46 000 *человек в сутки – средний пассажиропоток станции*

Более 7,5 млн *пассажиров уже воспользовались станцией с момента открытия*

20 320 м² *площадь газонного покрытия*

178 *деревьев высажено*

2 766 *кустарников высажено*

75 309 *цветов покрыли площадь* **1 442 м²**

48 *новых скамеек установлено*

46 *новых урн установлено*

10 *новых опор информационных знаков установлено*

9 735 м² *площадь покрытия новой тротуарной плиткой*

7 *новых остановок наземного общественного транспорта*

около 7 000 м² *площадь устройства новой конструкции проезжей части*

около 12 000 м² *площадь устройства нового асфальтобетонного покрытия*

около 200 человек *в среднем за смену работало на пике работ*

55 единиц техники *в среднем за смену было задействовано на пике работ*

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

МОЛОДЫЕ ЛИДЕРЫ ОПРЕДЕЛИЛИСЬ

Вечером 24 октября в Управлении Мосметростроя проходил заключительный этап конкурса «Молодой профсоюзный лидер города Москвы – 2018». Актовый зал пестрил красочными плакатами и флагами с корпоративной символикой, гудел от громкой музыки, аплодисментов и энергичных кричалок.

Ежегодный конкурс организует Московская Федерация профсоюзов. На этот раз его программа состояла из выступления-презентации, озвучания видеороликов, дебатов и соревнования групп поддержки. В состав жюри вошли высокопоставленные члены различных профсоюзных организаций. Председателем коллегии судей стал главный советник администрации президента РФ Игорь Будыкин.

В состязаниях сошлись наиболее активные и талантливые участники профсоюзных движений столицы. Отобрали конкурсантов по результатам предварительного тестирования. Среди десяти финалистов Мосметростроя представили юрист договорного отдела Управления Алена Меньшина (на фото – крайняя слева) и замначальника планового отдела ТО-6 Татьяна Платонова (на фото – третья слева).

Обе сотрудницы компании показали достойные результаты: Татьяна заняла почетное второе место, Алена получила награду в номинации «Общественное признание». Отличилась и наша группа поддержки – болельщиков-метростроевцев признали лучшими. Участникам и победителям конкурса вручили памятные призы и грамоты.

– Такие конкурсы нужны, чтобы профсоюзное движение не угасало. Это и обмен опытом, и новые знакомства. Все участники сильно волновались, никто не был уверен в своих силах, но мы очень сдружились и поддерживали друг друга, – поделилась впечатлениями Татьяна.

У Алены опыт борьбы за звание лидера уже есть. В прошлом году она также представляла компанию на конкурсе, и теперь ей интересны новые направления профсоюзной деятельности:

– В следующем году я не планирую участвовать в этом конкурсе – дам дорогу другим. Но постараюсь принять участие в других профсоюзных мероприятиях. Я делаю это, потому что мне нравится выходить из зоны комфорта и испытывать себя. ■

Фото редакции

24 октября 2018 года. Финалисты конкурса «Молодой профсоюзный лидер города Москвы – 2018»

ВСПОМИНАЯ ЛУЧШИХ

МАШИНА ВРЕМЕНИ

В начале ноября свое 85-летие отметила старейшая организация Мосметростроя – Тоннельный отряд №6. К юбилею ТО-6 вспоминаем тоннельщиков, чьи достижения стали вкладом в развитие метростроения в целом.

ВЕЛ ЗА СОБОЙ: ВАСИЛИЙ ЖОХОВ И ЕГО УЧАСТОК

Фото из архива газеты «Метростроевец»

Весьма заметное место в жизни ТО-6 периода 60-х и 70-х годов занимает имя Василия Жохова. Одно из подтверждений тому – опубликованная в нашей газете за 30 апреля 1972 года подборка стихотворных посвящений известным на весь Мосметрострой производственникам. Тоннельный отряд №6 там представлен именно Василием Петровичем:

«Туда его, потом сюда –
Не потому что плохо.
Где трудно – там везде, всегда
Ведет проходку Жохов».

Как минимум дважды инженера Жохова направляли на проблемные объекты для исправления ситуации. На строительстве станции «Коломенская», где был допущен большой перерасход средств, его назначили исполняющим обязанности начальника участка, и он за считанные месяцы добился важных результатов. Во-первых, выправил ситуацию, жестко следя, чтобы из котлована не брали лишнего грунта – тогда и бетона на лоток уходило меньше. Во-вторых, показал умение работать с людьми.

С августа 1967 года Жохов стал уже полноправным начальником своего участка. Коллектив под его руководством приступает к сооружению станции «Варшавская». К этому времени его метростроевский стаж достиг 14 лет.

«Варшавскую» предстояло строить открытым способом. Начинающий руководитель тщательно изучил проектную документацию, сопоставил с рельефом местности и сделал вывод, что в проекте недоучли вес обратной засыпки. Отстаивая свое мнение, он дошел даже до начальника Мосметростроя Василия Полежаева. В результате ригели нарастили. При этом Жохов позаботился, чтобы станция не проиграла в архитектурном плане.

Рассказывая об этом объекте спустя много лет, Жохов отметил, что на участке подобрался очень сильный состав ИТР и бригадиров. Тогда он перечислил до десятка фамилий. В том числе назвал Владимира Дронова, которому предстояло вырасти до главного инженера всего Мосметростроя, а затем и Главка. Также упомянул бригадира Павла Новожилова, которого скоро узнала вся страна – в 1971 году он стал Героем Соцтруда.

К тому времени участок №2 перевели на Калужско-Рижскую линию. Сначала строился перегон в сторону «Беляево». С января 1972 года приступили к самой станции.

Осенью 1973 года коллективу было присвоено звание комсомольско-молодежного участка имени 55-летия комсомола.

На стройплощадку приезжали экскурсии – строители метро Новосибирска, молодежные делегации из Чехословакии, ГДР, Болгарии. В предпусковой период станции «Беляево» Центральное телевидение провело на ней передачу «Алло, мы ищем таланты».

ИНТЕРЕСНО

Особое внимание к строительству станции «Беляево» могло быть связано с тем, что, по расчетам журналистов, она должна была стать сотой для столичного метро (об этом писали и в «Метростроевце»). Но участок Василия Жохова набрал такой темп в соревновании, что, обойдя нескольких соперников, финишировал раньше расчетного срока. Теперь в открытых источниках «Беляево» значится как 97-я станция.

Вскоре после пускового торжества успешного начальника участка повысили и перевели в другое подразделение Мосметростроя: Василий Жохов стал главным инженером СМУ-11. Так завершилось его более чем тридцатилетнее пребывание в рядах наших тоннельщиков.

Начинал Жохов рядовым рабочим. В том же качестве оставался и в годы учебы на вечернем отделении техникума транспортного строительства. Студентом был очень старательным, стремился как можно больше узнать и усвоить. Как вспоминали соученики, его дипломную работу долго еще ставили в пример другим. ■

УПРОСТИЛ РАБОТУ ПУТЕЙЦАМ

Фото из архива газеты «Метростроевец»

Четверть века тому назад, когда праздновалось 60-летие ТО-6, возглавлявший его в то время Виктор Сидорцев в интервью «Метростроевцу» говорил о самых знаменитых людях из большой истории коллектива. Первыми он назвал героев Соцтруда Ивана Яцкова и Юрия Кошелева. На равных с выдающимися руководителями шел Николай Мещеряков, чей труд страна отметила тремя орденами. К тому же у него был весьма ценимый в Метрострое титул первопроходца.

Мещеряков влился в ряды метростроевцев в 1934 году, когда пришел с путевкой Пролетарского райкома комсомола на стройплощадку станции «Кировская» (теперь переименована в «Чистые пруды»). Начинал там слесарем, скоро вырос до бригадира, а потом – еще до пуска метро – его призвали в Красную армию. Отслужив положенное время, вернулся на стройку.

Новым его объектом стала станция «Площадь Свердлова» («Театральная»), где Мещеряков заведовал механической мастерской – это и определило его дальнейший трудовой путь. В начале 50-х годов он уже работал главным механиком на строительстве объекта, которым руководил Василий Полежаев. В таком же качестве перешел в СМУ-1 (будущий ТО-6), когда приступали к проходке перегонных тоннелей, ведущих от Москвы-реки к станции «Университет». Там водонасыщенный прибрежный грунт заставил использовать в забоях кессон. И в деле обеспечения успешной работы под сжатым воздухом важнейшую роль сыграла отлично поставленная механическая служба тоннельщиков.

Добрую память о себе Мещеряков оставил и благодаря значительному вкладу в облегчение и совершенствование путейских работ. До него ходовые рельсы подземных путей сваривали в плети метрополитеновцы, и делали они эту операцию на стационарной установке в депо «Сокол», откуда развозили мотовозом в готовые тоннели. Бывший первопроходец метро, выросший с годами до поста заместителя главного инженера ТО-6, реализовал идею переноса сварки плетей непосредственно к месту предстоящей их укладки. Так появился новый термин – передвижная рельсосварочная станция. Без нее пусков с тех пор не бывает.

Вскоре после внедрения в тоннелях Москвы передовой путейской технологии заказ на новинку поступил из Баку. Главк направил туда группу специалистов с Мещеряковым во главе, и они помогли бакинским коллегам существенно приблизить время пуска метро в столице Азербайджана.

На пенсию неутомимый тоннельщик ушел только в 1988 году, отдав Метрострою более полувека. Его трудовой путь отмечен двумя орденами Трудового Красного знамени, орденом Знак Почета и шестью медалями, среди которых есть и боевая по сути награда строителю защитных сооружений – «За оборону Москвы». ■

Фото – Александр Попов

1

Гендиректор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков и Юрий Петрунин на стройплощадке (1), Корреспондент с заслуженной наградой (2)

БЛАГОДАРИМ ЗА ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В РЕДАКЦИИ

«Я рожден в стране героев,
папаниных и метростроев...»

Эти строки Юрий Яковлевич Петрунин написал еще в 60-х годах прошлого века. Тогда он даже не предполагал, что судьба свяжет его с Мосметростроем на долгие 25 лет. За это время читатели нашей газеты привыкли к его репортажам со стройплощадок, где с корреспондентом Петруниным знакомы все – от простых рабочих до инженеров. На глазах журналиста рождались тоннели и станции. Сам же он всегда считал, что главное – это люди, настоящие герои, труженики.

Еще до прихода Юрия Петрунина в нашу газету жизнь невероятным образом сталкивала его с теми, кто был связан с Мосметростроем. Знакомство с изданием состоялось благодаря первостроителю и журналисту Алексею Фомину. С ним Петрунину довелось работать в журнале «Библиотекарь». Именно Фомин помог ему разобраться в специфике подземного строительства.

Выручила тогда и техническая подготовка – в 1962 году Петрунин закончил электромеханический факультет Ленинградского политехнического института имени М.И. Калинина. Затем по распределению работал в Особом конструкторском бюро кабельной промышленности города Мытищи. Здесь проявил себя талантливым инженером-изобретателем.

При этом с детства Юрий Яковлевич тянулся к творчеству, сочинял стихи. В Политехе он получил свой первый журналистский опыт. Здесь Петрунин отвечал за сектор стенной печати, был редактором сатирической газеты «Рубильник», занимался в литературном кружке при редакции многотиражной газеты института «Политехник», входил в объединение «Выборгская сторона» под руководством поэта фронтового поколения Всеволода Азарова.

Позднее, уже в Мытищах, печатался в местной газете, писал заметки о путешествиях, очерки о людях разных профессий. Также вступил в Литературное объединение им. Дмитрия Кедрина (ЛИТО) и поступил в Литинститут, который закончил в 1969 году с красным дипломом. Его наставником во время учебы стал первостроитель метро, советский поэт Евгений Долматовский, а рецензентом дипломной работы – стихотворного сборника «Зимние электрички» – трудившийся на строительстве «Комсомольской» поэт Сергей Смирнов.

В «Метростроевце» круг знакомств Петрунина среди строителей подземных магистралей значительно расширился, журналист погрузился в производственные будни, летопись которых долгие годы вел на страницах нашей газеты. В то же время корреспондент не забывал о творчестве, продолжал писать стихи, взяв под крыло всех самодеятельных поэтов в Мосметрострое. Именно он стал автором предисловия к стихотворному сборнику первостроителя московского метро Константина Ратнера, увидевшему свет в 2004 году.

Со вступительными словами от Юрия Яковлевича выпущены книги более тридцати участников ЛИТО. Это объединение Петрунин возглавляет с 1966 года. Он собрал вокруг себя поэтов, писателей, бардов и просто поклонников литературного творчества.

На счету самого Петрунина несколько стихотворных сборников. Помимо «Зимних электричек», это «Часы стремительных минут», «Рабочее утро», «Опора», «Искушение зрелостью», «Соловью подпела электричка». Также из-под его пера вышла документальная книга «Кедринцы. Записки руководителя ЛИТО» и множество публикаций в коллективных сборниках и альманахах.

Юрий Петрунин состоит в Союзе писателей России и Союзе журналистов России. Стал первым лауреатом литературной премии имени Дмитрия Кедрина «Зодчий». Недавно ему присвоили звание «Почетный гражданин городского округа Мытищи».

После многолетней насыщенной трудовой деятельности Юрий Яковлевич уходит на заслуженный отдых. Руководство компании приняло решение наградить уважаемого сотрудника медалью «Почетный работник Мосметростроя».

Редакция газеты «Метростроевец» гордится тем, что нам довелось работать с Юрием Яковлевичем Петруниным – талантливым, ответственным и деятельным журналистом, отзывчивым человеком, настоящим специалистом в своей профессии. Желаем ему крепкого здоровья и новых проникновенных строк! ■

Фото редакции

2

ВЛАДИМИР ЛАПШИН: «ЕСЛИ ЧТО-ТО ПООБЕЩАЛ – ВЫПОЛНИ»

ОТКРОВЕННО ГОВОРЯ

Мы продолжаем рубрику «Откровенно говоря». Ее герои – сотрудники группы компаний Мосметростроя, которые делятся с читателями своими правилами жизни и честно говорят о себе. На этот раз мы побеседовали с главным инженером АО «Мосметрострой» Владимиром Лапшиным. Он вспомнил о своих первых шагах в профессии на фоне Олимпиады 1980 года и объяснил, почему у него нет любимой книги.

Фото пресс-службы Мосметростроя

Я родился в Москве, в районе Текстильщики. Фактически всю жизнь прожил на Юго-Востоке столицы.

Как многие из метростроевских руководителей, поступил в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. Факультет «Мосты и тоннели» мне посоветовал отец. Это, как говорили тогда, была «голубая кровь МИИТа».

Когда мы учились, проводилась летняя Олимпиада 1980-го года. Ей предшествовала масштабная стройка олимпийских объектов, к которой привлекли два курса факультета. Нас же – тоннельщиков – отправили на сооружение станции «Площадь Ильича». Там я на своих руках почувствовал, что значит строить метро и как приятно вкладывать часть себя в общее дело.

Я однозначно понимал в институте, что пойду в Метрострой на строительство станций глубокого заложения, на подземку. Выбрал СМУ-7 – опытный и десятилетиями работавший коллектив, где все были большими профессионалами.

Успех Мосметростроя всегда был обеспечен живой преемственностью поколений, людьми, отработавшими не один десяток лет. К ним на смену приходила молодежь и воспитывалась в том же духе: так же относиться к работе, так же радоваться успехам.

Самое важное в работе – порядок, дисциплина и профессионализм.

Больше всего ценю в людях открытость, честность. Если что-то пообещал, в лепешку расшибись, но выполни. Как золотое правило в шахматах: «Взялся – ходи!»

Не приемлю, если человек не имеет своего мнения, не держит слова и может пойти на обман. Честность прежде всего! И между коллегами, и в отношениях между людьми вообще.

Стараюсь следовать правилу: «Дал слово – держи его». Однако в наше непростое время приходится придерживаться и другого принципа: «Надейся на лучшее, но готовься к худшему».

Из настольных игр предпочитаю шахматы. Среди игровых видов спорта – футбол. Еще люблю плавание, зимой – горные лыжи.

Любимой книги у меня нет. Что это значит – любимая книга? Что раз в месяц именно ее надо перечитывать? На это точно нет времени. Мне нравятся книги по истории, исторические романы. Читаю и наших авторов (Ключевский, Валишевский, Ян), и зарубежных.

История мне интересна еще со школы. То, что происходит сейчас, я могу проследить и проанализировать, а прошлое для меня неоднозначно. Поэтому читаю книги и стараюсь сложить собственное понимание исторической последовательности и событий.

Люблю комедии Гайдая, в них очень тонкий юмор. В наших нынешних комедийных фильмах я этого не вижу.

Могу похвастаться тем, что у меня двое детей, которые меня обеспечили уже четырьмя внуками.

Поработав на руководящих постах, воспитал в себе любовь к порядку. Одно из правил, которому учу детей и буду учить внуков – быть порядочными. Хочу, чтобы они соблюдали порядок в делах, действиях и доброжелательность во взаимоотношениях. Еще хочется, чтобы они были в меру спортивными, но самое главное – счастливыми и здоровыми. ■

КОНКУРС

Продолжаем фотоконкурс **#метрография** для читателей нашей газеты! Свой снимок в редакцию прислал главный инженер СМУ-5 Алексей Глаголев. Хоккеем метростроевец увлекается с детства. Сейчас играет за команду «Вольта» – одну из сильнейших в Ночной Хоккейной Лиге Москвы.

«Хоккей – это вид спорта для настоящих мужчин. Несмотря на большую занятость, всегда стараюсь находить для него время. Именно он научил меня никогда не сдаваться ни при каких обстоятельствах. Это очень помогает в работе и в жизни!»

На втором фото запечатлена Елена Ермак, старший бухгалтер ООО «Тоннель-2001». Награду за участие в конкурсе ей принес снимок, посвященный любимому хобби – мастерству декупажа.

Присылайте в редакцию свои снимки по трем темам: «Метродинастия» (с рассказами о семье), «Я строю» (с рабочего места, например, со строительной площадки) и «Мое хобби» (чем занимаетесь в свободное время). Фотографии отправляйте по адресу: 127051 Цветной бульвар, 17, редакция газеты «Метростроевец», на официальную электронную почту pr@metrostroy.com, а также выкладывайте в социальных сетях (Вконтакте, Фейсбук, Инстаграм, Одноклассники) с хештегом #метрография. В каждом номере мы будем публиковать снимки участников конкурса. Авторы лучших фотографий получат призы. Один из них – книга о столичном метро «Свет и тень». ■

ПЛЫТЬ НА СКОРОСТЬ И ДЛЯ ДУШИ

СПОРТ

Фото Теркома профсоюза

В бассейне МГТУ имени Н.Э.Баумана, уже знакомом спортсменам Мосметростроя с прошлой осени, состоялось лично-командное первенство по плаванию. Дистанция была для всех одинаковой – 50 метров. Стиль допускался любой. Состав команд не ограничивался, но в зачет шли только три лучших результата.

Всего на старт вышло около 30 человек. Наиболее быстрыми показали себя пловцы, представлявшие коллектив Тоннеля-2001. За ними – команды ТО-6, СМУ-24, УММ и КСУМа. Среди мужчин самым скоростным оказался лучший пловец команды-победительницы Никита Шевченко. Второе место досталось Дмитрию Жукову из СМУ-24. Замкнул тройку наиболее подготовленных спортсменов Александр Калаев, также выступавший за Тоннель-2001.

Из пловчих быстрее остальных финишировала Лидия Тудорович, защищавшая спортивную честь УММ. Сотрудница Управления Мосметростроя Елена Бурмистрова показала второй результат. Последующие места заняли Лидия Бобукина из Тоннель-2001 и Раиса Филипенкова из КСУМа.

После официальных стартов осталось время еще и для свободного плавания – уже без оглядки на секунды. ■

ДРУЖНО ПОРЫБАЧИЛИ

Терком профсоюза провел очередные соревнования по любительской рыбной ловле среди работников Мосметростроя. В этом году метростроевцы отправились удить рыбу в деревню Коняшино Раменского района. Третий по счету выезд собрал рекордное количество участников – 86 человек, многие приехали с семьями. Самой многочисленной и сплоченной группой оказались работники ТО-6 и их болельщики. Вторым по составу стал коллектив СМУ-9 во главе с генеральным директором Игорем Тараненко.

На этот раз изменились правила соревнований – участникам предложили дикую рыбалку. В озеро, где уже начали засыпать сазаны, карпы и щуки, предварительно запустили форель. В отличие от прошлых лет каждый зарегистрированный участник мог выбрать самостоятельно удобное место для ловли.

Соревнованию дал старт утренний запуск ракеты с лодки на середине озера. Тот же сигнал ознаменовал окончание состязаний спустя шесть часов. У рыбаков было 20 минут для сбора на месте назначения, чтобы оценили их улов. Жюри из представителей профкомов дочерних компаний возглавил председатель Теркома Сергей Стешенко.

Предъявленный рыбаками улов взвесили и замерили, после чего определили победителей в двух номинациях. Самую большую рыбу поймал Андрей Якушин из УММ. Наибольшая добыча вышла у Александра Величко (АО «Метрогипротранс»).

На месте рыбалки была организована полевая кухня, а также работало кафе. Желающие сварили уху. Несмотря на скромные результаты в целом, все участники выезда уехали домой с рыбой, о чем заранее позаботился Терком профсоюза. ■

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ НОЯБРЯ

50 лет

Баранько Валентина Ивановна, машинист крана, ТО-6
Гунин Владимир Вячеславович, изолировщик, СМУ-6
Гусев Виталий Александрович, водитель автомобиля, СМС
Извеков Алексей Валентинович, электрогазосварщик, СМУ-9
Кущий Владимир Николаевич, электрогазосварщик, СМУ-9
Маркитан Сергей Петрович, начальник участка, СМУ-9
Мышенцев Юрий Владимирович, машинист мотовоза, ТО-6
Ноздрина Татьяна Васильевна, рабочий производственных бань, ТО-6
Резенкова Наталья Юрьевна, машинист подъемной машины, СМУ-6
Тимонин Андрей Александрович, тракторист, Тоннель-2001
Харитонов Александр Васильевич, главный механик, Тоннель-2001
Якубов Амир Хусейнович, водитель, СМУ-24

55 лет

Батруков Александр Вячеславович, электрослесарь, ТО-6
Белевцева Светлана Николаевна, уборщик служебных помещений, УММ
Гаврюшин Николай Михайлович, зам. начальника участка, СМУ-9
Гутник Борис Владимирович, электрогазосварщик, ММС Интернэшнл
Исаенко Валерий Юрьевич, участковый маркшейдер, ТО-6
Качкова Татьяна Михайловна, специалист по кадрам, СМС
Ковалева Галина Николаевна, машинист козлового крана, СМУ-1
Коломейченко Александр Николаевич, токарь, УММ
Коряк Александр Павлович, главный механик, ММС Интернэшнл
Мичурин Владимир Вадимович, стропальщик, СМУ-6
Хохлов Виктор Владимирович, распределитель работ, УММ
Чуднецов Александр Александрович, генеральный директор, ТО-6
Шилов Евгений Геннадьевич, машинист проходческого комплекса, ТО-6

60 лет

Бехтерева Степанида Васильевна, уборщик помещений, СМУ-9
Гусейнов Олег Амирович, начальник отдела, СМС
Зарипова Зифа Халитовна, старший бухгалтер, СМУ-8
Илюшечкина Татьяна Анатольевна, техник участка, УММ
Кардаков Юрий Леонидович, электромонтер, Тоннель-2001
Касицин Юрий Митрофанович, машинист буровой установки, СМС
Клюкин Виктор Евгеньевич, маркшейдер, СМУ-9
Лебедева Любовь Ивановна, штукатур, СМУ-6
Литвиненко Нина Васильевна, главный бухгалтер, СМС
Педан Юрий Николаевич, машинист буровой установки, СМС
Перепеченов Михаил Иванович, тракторист-машинист, СМУ-1
Силакадзе Владимир Варденович, монтажник горного оборудования, СМУ-24
Туркина Людмила Ивановна, начальник отдела кадров, СМУ-9
Фархутдинова Гузель Амировна, старший бухгалтер, СМУ-9
Чуриков Сергей Алексеевич, машинист автокрана, СМС
Шаталов Владимир Васильевич, машинист проходческого комплекса, УММ
Шимин Константин Николаевич, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

65 лет

Асташев Михаил Иванович, машинист экскаватора, СМС
Елисеева Лариса Петровна, ветеран УСР
Галушко Николай Владимирович, подсобный рабочий, СМУ-1
Гончаров Василий Иванович, ветеран УСР
Мелихов Александр Сергеевич, начальник ремонтно-строительной службы, КСУМ
Сафаров Олег Зиновьевич, инженер, МТК

70 лет

Давыденко Николай Иванович, ветеран ТО-6
Типикин Александр Алексеевич, ветеран СМУ-24
Тишкин Борис Михайлович, ветеран АО «Мосметрострой»

80 лет

Акутина Ольга Николаевна, ветеран ТО-6
Листарова Екатерина Ивановна, ветеран ТО-6
Пучкова Светлана Дмитриевна, ветеран УСР

Поздравляем юбиляров ноября! Желаем счастья, благополучия и долгих лет жизни!

над номером работали:
Анелия Каткова, Юрий Петрунин, Денис Александров, Ольга Демьянова, Павел Кораблин, Екатерина Шергина, Нана Король

Учредитель – Акционерное Общество «Московский Метрострой»

Главный редактор Анелия Каткова

Адрес редакции: 127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17.
Телефон +7(495) 276-77-77 (доб. 459; 414; 397)
E-mail: gazeta@metrostroy.com
www.metrostroy.com/press-centre/magazine

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.

Номер подписан в печать 16.11.2018 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «Тисо»: 127473, г. Москва, 1-й Волконский переулок, д. 11, стр. 2, эт. 1, пом. 1, комн. 9
Тираж 1700