



ИЗДАЕТСЯ С 6 АВГУСТА 1932 ГОДА

ДЕКАБРЬ 2025 ГОДА

№ 12 (13723)

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Проходка тоннелей нового участка Самарского метрополитена выполнена

В последние числа ноября тоннелепроходческий комплекс «САМАРА» завершил прокладку правого перегонного тоннеля на участке от станции «Алабинская» до строящейся «Театральной» Самарского метро. Сооружение левого перегонного тоннеля закончено в прошлом году. Производителем работ выступил Мосметрострой, который выполнил важнейший этап строительства нового отрезка Самарской подземки.

Сооружение метро — один из основных, социально значимых и масштабных проектов для Самары (бывшее название — Куйбышев). Город стал пятым в России, где появилась подземка. К ее строительству приступили в сентябре 1980 года. Планировалось, что первая линия свяжет исторический центр Куйбышева с жилыми микрорайонами и крупными заводами. Но прокладка метрополитена затянулась на десятилетия. Станция «Театральная», строящаяся в историческом центре города, станет одиннадцатой по счету и завершающей, а перегон от «Алабинской» до «Театральной» — одним из самых протяженных, почти 1,6 километра.

Работы по сооружению тоннелей завершились 27 ноября. В них были задействованы подразделения Мосметростроя. Проходку с использованием механизированного комплекса (ТПМК) осуществлял Тоннельный отряд-6. Монтаж проходческого щита и его сопровождение выполняли специалисты УММ. Перевозкой ТПМК из Москвы занимался Строймехсервис. Покровский завод ЖБИ изготавливал сборные элементы обделки тоннелей, а обязанностью ТСК была поставка материалов.

«В Самаре завершен этап масштабной работы — проходка тоннеля на станции метро «Театральная», которая



Тоннелепроходческий комплекс «Самара» финиширует

выполнена с опережением сроков, хотя график работ был рассчитан до конца года. Это результат колоссального труда сотен людей: метростроителей, инженеров, проектировщиков. Теперь крайне важно завершить объект в установленные сроки», — сказал наблюдавший за финишем тоннелепроходческого комплекса во время телемоста заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин.

Отмечая работу московских метростроителей, заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Владимир Ефимов в свою очередь отметил:

«В Москве продолжается активное сооружение новых линий и станций метро. Несмотря на это, столичные метростроевцы помогают развивать транспортную сеть в других регионах России, Самара — один из них. Московские строители вели проходку тоннелей на первой и единственной линии

Самарского метрополитена от конечной на данный момент станции «Алабинская» до новой — «Театральной».

Сооружение метрополитена в Самаре — один из значимых региональных проектов, в котором участвуют московские метростроители, чей уникальный опыт и профессиональные компетенции востребованы за пределами столицы.

«Проходка велась закрытым способом тоннелепроходческим механизированным комплексом Herrenknecht S-755. Ранее он соорудил тоннели на Сокольнической, Солнцевской и Большой кольцевой линиях столичного метрополитена», — отметил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Максим Гаман.

Впрочем, как пояснил генеральный директор Мосметростроя Сергей Жуков, выполненные работы по сложности не сильно отличались от тех, что возникали при строительстве московского метро. Осадочные

породы и суглинки неглубокого залегания — все это хорошо известно специалистам Московского метрополитена. Однако и простыми работы в Самаре назвать нельзя, поскольку тоннели проходили под жилыми зданиями и объектами культурного наследия, Самарской улицей с интенсивным движением.

«Средняя скорость проходки составила около 300 метров в месяц при плановых показателях 250 метров. Использованный ТПМК является supersовременным и обладает безосадочной технологией проходки. Она заключается в том, что при строительстве тоннеля щит заполняет раствором пустоты между выработанной породой и железобетонной обделкой, чтобы земля над тоннелем не проседала. При этом на поверхности его работа абсолютно не ощущается. Теперь нам предстоит извлечь тоннелепроходческий щит и перевезти на новый объект — в Москву, на строительство перегонного тоннеля «Щелковская» — «Гольяново». Для транспортировки 30-метрового агрегата диаметром 6 метров потребуется порядка 18 крупнотоннажных грузовиков», — пояснил руководитель Мосметростроя.

Одновременно с прокладкой тоннелей специалисты генподрядной организации «Волгатрансстрой-метро» сооружают станцию «Театральная», которая расположится в историческом центре города, рядом с площадью Куйбышева и Самарским театром оперы и балета имени Шостаковича. Ее строительная готовность составляет 95 процентов — ведется отделка, монтируется высокотехнологичное оборудование. Все работы на станции планируется завершить до конца 2026 года. ■



Уважаемые коллеги!

О т всего сердца поздравляю вас с наступающим Новым годом! Уходящий 2025-й стал для каждого из нас еще одним этапом на пути к осуществлению мечты. Мы преодолевали трудности и проблемы, но главное, он подарил нам бесценный опыт и обозначил перспективы. Отпустите его с приватностью, а все лучшее заберите с собой дальше. Пусть 2026-й войдет в Вашу жизнь приятными новогодними праздниками, с радостью и добром и принесет вам и вашим близким счастье и благополучие, оправдав самые лучшие надежды и ожидания! Здоровья, удачи и всего самого доброго!

Максим Гаман,
генеральный директор
АО «Мосинжпроект»



Дорогие друзья!

П римите мои самые искренние поздравления с Новым годом! В 2025-м году перед нами стояли сложные задачи, решение которых потребовало от каждого большой самоотдачи. Это было время новых возможностей и активной творческой работы, плодотворного сотрудничества и поступательного движения вперед. Пусть 2026-й также станет годом новых свершений, ярких событий и приятных перемен! От всей души желаю вам, вашим родным и близким крепкого здоровья, успехов, благополучия и оптимизма, неиссякаемой энергии и, разумеется, счастья, мира и добра!

Сергей Жуков,
генеральный директор
АО «Мосметрострой»

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Счастливая радуга детства

Фестиваль детского творчества «Радуга талантов» в Мосметрострое начался с простой выставки рисунков, развернутой в холле здания. Но с каждым годом становился ярче и красочнее, привлекая все большее число юных дарований. А в этом году проходил в девятый раз и побил рекорды предыдущих лет, собрав 233 участника, — детей и внуков метростроителей и работников Мосинжпроекта.



18 декабря здание Мосметростроя наполнилось радостными детскими голосами. Здесь уже все было готово к встрече участников фестиваля. Красивая елка и великолепные новогодние инсталляции. Активные аниматоры сразу же затягивали малышей в круговорот событий. Те же, кто решил заняться творчеством, могли пройти мастер-класс и изготовить из мягкой карамели съедобную игрушку. Я подошел к четырехлетней мастерице Ирине, которая, высунув язык, старательно «лепила» вкусный новогодний сюрприз. Девочка

рассказала секрет, что вообще-то делает подарок для себя, но обязательно поделится с мамой Валей — маркшейдером Тоннель-2001.

В тоже время холл перед актовым залом был похож на небольшую художественную галерею. На стенах вдоль стен разместились многочисленные рисунки и поделки участников фестиваля — аппликации, панно, модели, изделия из глины и пластилина, главными темами которых стали приближающийся Новый год и труд метростроителей.

(Окончание на стр. 2)



Встреча на высшем уровне

12 ДЕКАБРЯ В АКТОВОМ ЗАЛЕ НА ЦВЕТНОМ БУЛЬВАРЕ ПРОШЛА ЕЖЕГОДНАЯ ВСТРЕЧА ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «МОСМЕТРОСТРОЙ» СЕРГЕЯ ЖУКОВА С ПРЕДСЕДАТЕЛЯМИ ПЕРВИЧНЫХ ПРОФСОЮЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ. В МЕРОПРИЯТИИ ТАКЖЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ СОВЕТНИК ПРЕДСЕДАТЕЛЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ (РОСПРОФЖЕЛ) СВЕТЛАНА МУРАВЬЕВА, ПРОФСОЮЗНЫЙ АКТИВ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ МОСМЕТРОСТРОЯ.

Открыл встречу председатель профсоюза Мосметростроя Сергей Стешенко. Он рассказал о проделанной в 2025 году работе, о состоянии и численности организации, поделился планами на будущее, а также напомнил, что 2026-й станет годом подписания нового Коллективного договора и предложил направлять в профсоюз предложения по его наполнению.

Затем слово взял Сергей Жуков, который сделал акцент на приближающемся юбилее — 95-летии Мосметростроя, проинформировал о положении дел в организации, о загрузке ее подразделений и целевых

задачах, стоящих перед компанией. Пояснил, что перспективы ближайших лет станут для Московского метростроя хорошим стимулом по укреплению и развитию его потенциала.

«На сегодняшний день мы единственная организация, которая может самостоятельно реализовать все стадии технологического процесса строительства метро — от проектных решений и «нулевого» этапа до разрезания ленточки на вводимом в строй объекте», — подчеркнул глава Мосметростроя.

Особо Сергей Жуков выделил работу профсоюза и напомнил, что прошедшая недавно профсоюзная конференция Мосметростроя положительно оценила его деятельность и тесные связи с РОСПРОФЖЕЛ.

Участники встречи имели возможность задать интересующие их вопросы как председателю профсоюза, так и непосредственно генеральному директору и на каждый был получен исчерпывающий ответ.

В завершении мероприятия Сергей Жуков отметил способность коллектива Мосметростроя достичь любой поставленной перед ним цели: «Нерешаемых задач для нас нет!», — заключил он. ■

Выстрелы легли в яблочко



САМЫЕ МЕТКИЕ И ОПЫТНЫЕ СТРЕЛКИ из различных подразделений Мосметростроя, за плечами которых участие в различных соревнованиях, встретились на турнире по пулевой стрельбе, организованном профсоюзом Мосметростроя. Мероприятие прошло в стрелковом клубе «Динамо».

И хотя главное в любительском спорте, это участие, победить на соревнованиях приятнее вдвое. Лучшей среди женщин стала Юлия Козлова

из УСР, которая набрала 86 баллов из 100 возможных и взяла золото. Серебро досталось Виктории Чекулаевой, также из УСР, с результатом 76 баллов. А Галина Стряпчунина из УММ, с теми же 76 баллами, смогла рассчитывать только на бронзу.

Среди мужчин первое место у Ивана Демидова из ММС Интернэшнл, набравшего 89 баллов. Вторым на пьедестал поднялся Михаил Косачев из СМУ-6, с 87 баллами. Третьим и бронзовым победителем стал Максим Халяпин, также с 87 баллами.

Кубок Мосметростроя по пулевой стрельбе завоевала команда УСР.

Лучшие из лучших войдут в сборную, которая будет представлять Мосметрострой на городских соревнованиях.

Поздравляем всех победителей и призеров с отличным результатом! ■

Соревнования на легкой воде

В БАССЕЙНЕ СПОРТКОМПЛЕКСА МГТУ им. Н.Э. Баумана прошло ежегодное первенство Московского метростроя по плаванию.

Организатор мероприятия — профсоюз Мосметростроя — традиционно собрал сильный состав выступающих. Спортсмены-любители состязались на дистанции 50 метров вольным стилем. На водных дорожках шла нешуточная борьба. Ее свидетелями стали друзья и члены семей пловцов, которые пришли посмотреть на соревнования.

Среди женщин быстрее всех, с результатом 31,1 сек., проплыла дебютант соревнований Юлия Козлова из УСР. Всего на 0,1 сек. от победителя отстала Анна Шленская из ТО-6. Третье место у Анны Толмач из СМУ-12.

Удивительно, но две недели назад Юлия Козлова стала первой в соревнованиях



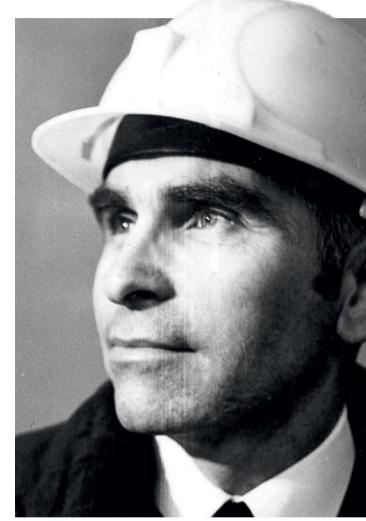
по пулевой стрельбе. Ее отец Рафис Козлов — действующий чемпион столицы по борьбе корэш и мастер Управления спецработ Мосметростроя — заявил, что он очень гордится своей дочерью!

В отличие от женщин, у мужчин все три призера впервые выступили на таком первенстве. Первое место занял Андрей Истомин из СМУ-8, показавший результат 26,2 секунды. Второе — Сергей Лизак, представлявший Тоннель-2001. Третье — Алексей Демин из Метрогипротранса.

Благодарим участников за верность спорту и боевой дух. ■

Выдающийся инженер, новатор, наставник

В ДЕКАБРЕ 2025 года исполнилось 100 лет со дня рождения выдающегося метростроителя, лауреата Государственной премии СССР, начальника Московского Метростроя в 1983—1986 годах Наримана Александровича Простова (1925—2016 гг.).



Нариман Простов родился 18 декабря 1925 года в городе Харькове. Мать работала швеей, отец — сотрудник иностранного отдела ОГПУ. Своего сына он назвал в честь соратника по революционной борьбе, известного государственного и партийного деятеля Наримана Нариманова — первого председателя Совнаркома Азербайджанской ССР. Перед Великой Отечественной войной Нариман окончил школу, поступил в ремесленное училище. После 22 июня его, как и других учащихся, направили на завод точить болванки для снарядов. Когда немецкие войска подступили к городу, он наравне со взрослыми участвовал в погрузке заводского оборудования в вагоны, помогал в эвакуации госпитала с ранеными бойцами. Оказался в немецкой оккупации, вскоре был отправлен в концлагерь в Польшу, затем в Австрию. После освобождения Красной Армии юноша был мобилизован и служил в кавалерийском полку. В послевоенные годы окончил Харьковский архитектурно-строительный техникум. В это же время учился лётному делу в аэроклубе, освоил управление самолётом и прыжки с парашютом.

С Мосметростроем Простов связал свою жизнь в 1953 году, после окончания Харьковского горного института. Прошёл путь от мастера до начальника Управления Мосметростроя. Начинал работать в СМУ-7, в 1966—1981 годах возглавлял СМУ-6, потом был командирован в Болгарскую Народную Республику —

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Счастливая радуга детства

(Окончание. Начало на стр. 1)

Так маленькая Милава Калинина, у которой в КСУМ трудится дедушка Павел Юрьевич, представила на конкурс выполненную из пластилина скульптурную композицию, где рабочие в виде сказочных животных под руководством прораба-бобра строят станцию метро и кладут плитку. Девочка третий год выставляет свои работы. «У нас в семье трое детей и все участники. К фестивалю готовятся тщательно», — пояснила мама Милавы, показав великолепно выполненную красочную модель грузовой машины, перевозящую новогоднюю елку, которую сделали ее братья Мирослав и Мирон.

По традиции старт выступле-

нию на сцене дал генеральный руководителем советских специалистов на строительство софийского метро. В 1983—1986 годах возглавлял Московский метрострой, затем до выхода на заслуженный отдых в 1997-м году работал советником начальника СМУ-7 Мосметростроя.

Нариман Простов — выдающийся инженер, новатор, наставник и организатор производства.

У него более ста рационализаторских предложений и изобретений. С его именем связаны яркие достижения Мосметростроя, развитие и внедрение в строительство новейших отечественных технологий и механизмов. Так, в феврале 1963 года при строительстве Ждановского радиуса (от «Таганской»—радиальной до «Выхино») между станциями «Кузминки» и «Рязанский проспект» на участке СМУ-7, которым руководил Простов, впервые была внедрена технология скоростной щитовой проходки тоннеля мелкого заложения в песчаных грунтах. Она заключалась в том, что средняя ячейка механизированного щита была оборудована тремя стальными горизонтальными полками, после чего из неё удалили деревянное шандорное крепление лба тоннеля. Это позволило уже в июле пройти 338 погонных метров тоннеля, а в декабре — 400! И это вместо 100—120 погонных метров тоннеля по классической технологии. Тем самым был установлен мировой рекорд. По тем временам — фантастический результат, так как до этого пески во всем мире считались самой неблагоприятной средой для проходки тоннелей большого сечения. Скорость проходки тогда в 1,8 раза превысила темп показательного строительства, средняя трудоёмкость работ снизилась в 2,2 раза, а выработка на одного рабочего увеличилась в два раза.

Также нельзя не отметить еще одну инновацию в биографии выдающегося метростроителя: под руководством теперь уже начальника СМУ-6 Простова при прохождении ствола шахты № 932 на строительстве станции «Кузнецкий мост» впервые в мире был применён метод опускной крепи в тиксотропной рубашке.

Это позволило сократить срок проходки ствола на полгода... и укрепить оборонспособность

руководителем советских специалистов на строительство софийского метро. В 1983—1986 годах возглавлял Московский метрострой, затем до выхода на заслуженный отдых в 1997-м году работал советником начальника СМУ-7 Мосметростроя.

В честь юбилея Наримана Простова в Мосметрострое прошли мемориальные мероприятия. В день рождения представители коллектива СМУ-6 и актив Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя посетили Ваганьковское кладбище и торжественно возложили цветы к могиле выдающегося метростроителя.

страны. Сразу же этот метод стал применяться Министерством обороны при сооружении пусковых шахтных стволов для ракет стратегического назначения.

Нариман Простов — выдающийся инженер, новатор, наставник и организатор производства. У него более ста рационализаторских предложений и изобретений. С его именем связаны яркие достижения Мосметростроя, развитие и внедрение в строительство новейших отечественных технологий и механизмов. Так, в феврале 1963 года при строительстве Ждановского радиуса (от «Таганской»—радиальной до «Выхино») между станциями «Кузминки» и «Рязанский проспект» на участке СМУ-7, которым руководил Простов, впервые была внедрена технология скоростной щитовой проходки тоннеля мелкого заложения в песчаных грунтах. Она заключалась в том, что средняя ячейка механизированного щита была оборудована тремя стальными горизонтальными полками, после чего из неё удалили деревянное шандорное крепление лба тоннеля. Это позволило уже в июле пройти 338 погонных метров тоннеля, а в декабре — 400! И это вместо 100—120 погонных метров тоннеля по классической технологии. Тем самым был установлен мировой рекорд. По тем временам — фантастический результат, так как до этого пески во всем мире считались самой неблагоприятной средой для проходки тоннелей большого сечения. Скорость проходки тогда в 1,8 раза превысила темп показательного строительства, средняя трудоёмкость работ снизилась в 2,2 раза, а выработка на одного рабочего увеличилась в два раза.

Также нельзя не отметить еще одну инновацию в биографии выдающегося метростроителя: под руководством теперь уже начальника СМУ-6 Простова при прохождении ствола шахты № 932 на строительстве станции «Кузнецкий мост» впервые в мире был применён метод опускной крепи в тиксотропной рубашке.

Это позволило сократить срок проходки ствола на полгода... и укрепить оборонспособность

Смелый новатор, замечательный организатор производства,уважаемый руководитель — таким он остается в истории Мосметростроя. Внимательным к людям, улыбающимся при встрече, светлым человеком большой души помнят его коллеги и ученики. ■



директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков: «Открывая праздничную часть фестиваля, хочу отметить, что его участники своим трудом, талантами и улыбками создают особую, радостную атмосферу и с каждым разом их становится все больше. А в этом году их численность особенно увеличилась, потому что участие в фестивале приняли подразделения Мосинжпроекта, о чем свидетельствуют работы, выставленные в холле третьего этажа. При этом часть ребят продемонстрирует свое мастерство и умение, играя в спектакле «Алиса в новогодней стране чудес». Пусть все сложится, как и было задумано. Хочу пожелать всем успехов и здоровья!»

Завзвучала мелодия и на сцене

развернулся мюзикл по мотивам

сказки

Льюиса Кэрролла,

в котором хорошо знакомые герои пре

вратились из сказочных в реаль

ных.

Они пели, танцевали, читали

стихи, играли на скрипке, совместно полет фантазии с реальностью, а классику с брейк-дэнсом.

Как и положено, сказочный сон закончился пробуждением Алисы.

Под занавес музыкального шоу участникам фестиваля, присутствовавшим на сцене или в зрительном зале, генеральный директор Мосметростроя Сергей Жуков и его заместитель Михаил Беленький вручили грамоты и прекрасные новогодние подарки. Такие же награды получили все участники фестиваля. ■

ДЕЛО ЖИЗНИ

Верность Мосметрострою — главная черта династии Лопаткиных

В структуре Мосметростроя немало трудовых династий. Среди них — Лопаткины. Династия немногочисленная, но общий срок работы родителей и младшего сына на сооружении столичной подземки весьма солидный — 120 лет. К сожалению, представителем старшего поколения — Виктора Ивановича и Галины Александровны — уже нет среди нас. Но сын Борис Викторович своей метростроевской биографией гордится по праву.



Виктор Лопаткин

КАК ДАВНО ЭТО БЫЛО

Основатель династии Виктор Иванович Лопаткин родился в городе Сорочинске Оренбургской области. Вместо 10-го класса, как и многие его сверстники, в начале 1942 года ушел на фронт. Воевал достойно — дважды был тяжело ранен, награжден орденом Красной Звезды. А в мирное время решил продолжить учебу: окончил десятилетку и — в институт. Выбор пал на МИИТ.

Лопаткин старший оказался не только ответственным студентом, но и хорошим лыжником. Участвовал в вузовских и городских соревнованиях и, конечно, не думал о том, что лыжня приведет его в Московский метрострой к легендарной Татьяне Викторовне Федоровой — в те годы начальнику шахты. Ее главный механик Дмитрий Константинович Верейнов был заядлым спортсменом и тоже увлекался лыжами. Приметил способного паренька и в 1952 году, когда тот получил МИИТовский диплом, привел молодого специалиста к Татьяне Викторовне на смотрины.

Федорова уважала целеустремленных, занимающих активную жизненную позицию людей, и после непродолжительного собеседования одобрила его кандидатуру. Так Виктор Лопаткин стал метростроевцем. Попал в СМУ-3, на строительство станций «Киевская» — кольцевой и радиальной.

После школы за высшим образованием Галия Сидорская поехала

производственно-технического отдела (ПТО).

Но жизнь показала, что его интересовала не столько бухгалтерия, сколько техническая часть. У Виктора Ивановича имелось несколько изобретений и крупных рационализаторских предложений. А в 1972 году было организовано СМУ-10, куда Лопаткина пригласили на должность заместителя начальника. В этом строительно-монтажном управлении он и проработал до последнего дня. Обеспечивал стройку необходимыми материалами и решал социально-бытовые проблемы метростроевцев. В том числе выделял места в общежитиях, распределял жилье.

«Но если вопросы снабжения решались относительно просто, — рассказывает его сын Борис Викторович, — то квадратных метров на всех не хватало. На отца жаловались, но он разговаривал с обиженными спокойно, доказывая, почему принял то или иное решение. Переубеждал людей. Старался ко всем относиться объективно. И его за это уважали».

ВСТРЕТИЛИСЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО

Галина Александровна Сидорская — супруга Виктора Лопаткина — родом из Автономной Социалистической Советской Республики немцев Поволжья (АССРНП). Когда Гали было 2 года, ее родители переехали в Елец. Отца Александра Петровича — ревизора ликероводочного завода — в 1938 году репрессировали, и ее маме Ольге Николаевне, трудившейся там же в бухгалтерии, пришлось искать другое место работы.

После школы за высшим образованием Галия Сидорская поехала

ла в МИИТ. А в 1952 году Александра Петровича реабилитировали. Поэтому, когда девушка окончила в 1954-м институт, ей разрешили остаться в Москве. Знающие люди посоветовали идти на Метрострой. Галина без утайки рассказала о нелегкой судьбе отца начальнику Мосметростроя Губанкову. Николай Васильевич девушку успокоил и направил инженером-экономистом в Тоннельный отряд № 6 (ТО-6).

«Мама, — вспоминает Борис Викторович, — была ответственным человеком, поэтому не удивительно, что вскоре стала заместителем начальника ПТО по экономической части. Здесь она вступила в партию, и коммунисты ТО-6 избрали ее освобожденным секретарем партбюро. А затем она стала вторым секретарем парткома строительства Метростроя. Когда его ликвидировали, мама работала заместителем начальника ПТО в СМУ-5 и вновь освобожденным секретарем партбюро».

На должность руководителя планово-экономического отде-



Виктор Лопаткин начинал трудовой путь в СМУ-3 на строительстве станций «Киевская» — кольцевой и радиальной

ла в управление Мосметростроя Галину Александровну пригласил начальник Василий Дементьевич Полежаев. Там она проработала до выхода на пенсию, правда, последние два года помощником начальника отдела. В конце жизни была председателем Совета ветеранов войны и труда Мосметростроя.

За свою работу на Мосметрострое и Галина Александровна, и Виктор Иванович были награждены орденом «Знак почета».

ДИНАСТИЮ ПРОДОЛЖИЛ СЫН

У Виктора и Галины Лопаткиных родились два мальчика и девочка. Старший сын окончил МИФИ и стал физиком, доктором наук.

«А с сестрой Натальей мы двойняшки, — рассказывает Борис Лопаткин. — Родились в августе 1959 года. С Метростроеом связаны практически с первых дней жизни. Ходили в ведомственные ясли и детские сады — нас возили в Ухтомку на пятидневку, в 1004 сад на Маленковке. Когда подошло время выбора профессии, родителям захотелось, чтобы кто-то из нас продолжил династию. Выборпал на меня, и в 1976-м я стал студентом МИИТ. Учился на факультете «Мосты и тоннели». В 1981 году защитил диплом по теме «Станции мелкого заложения, сооружаемые методом «стена в грунте».

Свою работу на Мосметрострое Борис Лопаткин начинал в СМУ-5 на строительстве станции «Нахимовский проспект», куда попал на вторую заходку свода. Станцию сооружала знаменитая бригада Анатолия Николаевича Смирнова.

Борис Викторович с удовольствием вспоминает тех, с кем работал:

«Мне, — делится он воспоминаниями, — везло на талантливых руководителей. Таким был и начальник СМУ-5 Николай Иванович Федоров. Его строительно-монтажное управление не зря называлось «императорским». Жестко спрашивал за брак, нарушение дисциплины. Но люди относились к нему с огромным уважением».

В 1987 году из СМУ-5 Борис Лопаткин перешел в ТО-6 под начало Виктора Васильевича Сидорцева. Строил перегоны



Династия немногочисленная, но общий срок работы родителей и младшего сына на сооружении столичной подземки весьма солидный — 120 лет

между станциями «Теплый стан» и «Ясенево». В 1988-м участвовал в проходке тоннелей на переходном участке с мелкого заложения на глубокое — от «Кожуховской» до «Дубровки».

В 1989 году Бориса Викторовича избрали секретарем партбюро. А в 1992-м начальник СМУ-1 Анатолий Алексеевич Полосин предложил должность заместителя главного инженера. Через три года Лопаткин становится главным инженером строительно-монтажного управления.

В СМУ-1, как заместитель главного инженера, Борис Лопаткин участвовал в строительстве станции «Печатники», с первых дней руководил сооружением станции «Марьино», которую открыли в 1986-м. На митинг по случаю ее пуска приезжали мэр Москвы Юрий Михайлович Лужков и премьер правительства Российской Федерации Виктор Степанович Черномырдин.

Любимых станций у Бориса Викторовича много.

«Нахимовский спектр» — потому что первая. «Боровицкая» — потому что самая сложная. На этом объекте, — говорит он с усмешкой, — все было непросто. Обвиняли, что из-за нас по Библиотеке имени Ленина и Дому Пашкова пошли трещины, а о том, что еще в 1976 году их должны были реконструировать и не сделали этого, забыли».

В 2000-м, после ликвидации СМУ-1, Борис Лопаткин был вынужден уйти с Мосметростроя, но всегда с теплотой вспоминает тех, с кем работал и дружил. ■

80-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ

Отличница боевой и политической подготовки

Юная и задорная бригадир комсомольско-молодежной бригады Любовь Петрова трудилась на Метрострое. Но Великая Отечественная спутала все ее мечты. Защищая любимую столицу, она строила бомбоубежища, служила во взводе связи, которую обеспечивала под ураганным огнем противника.

Любовь Владимировна Петрова родилась 4 октября 1918 года в Туле (под другим именем — в Москве). Закончив девять классов, трудилась диспетчером, а перед войной взглянула комсомольско-молодежную бригаду чеканщиков на шахте 5-6 Метростроя. Бригада Петровой славилась тем, что ежедневно перевыполняла задания.



Любовь Петрова

С первого дня войны Любовь работала на спецсооружениях бомбоубежищ объекта № 84 Метростроя — командного пункта городского штаба противовоздушной обороны, сооруженного под Тверской площадью. За выполненную работу ее наградили медалью «За трудовую доблесть».

В октябре 1941-го девушка вступила в рабочий батальон Свердловского района города Москвы и была направлена во взвод связи 3-го полка московских рабочих в составе 3-й Московской коммунистической стрелковой дивизии телеграфисткой.

Из характеристики от 25 декабря 1941 года: «Т. Петрова Л.В. за время службы во взводе связи проявила себя как дисциплинированный товарищ. Отличница

боевой и политической подготовки. Активно участвует в общественной работе. Избрана заместителем комсорга комсомольской организации штаба. Наряду с хорошо освоенной специальностью связи, т. Петрова имеет специальность связиста-мотоциклиста. Пользуется авторитетом во взводе. Взысканий не имеет».

Телефонист-мотоциclist Любовь Петрова обеспечивала контакты с военкоматами, возвела донесения по всей Москве и в область. Однако с мотоциклом пришлось расстаться. И уже под шквальным огнем противника линейной телефонистке Петровой приходилось тянуть тяжелейшую катушку с проводом, чтобы ликвидировать обрыв и наладить связь. Так и воевала, пока не получила

серьезную контузию. Но, завершив лечение в военном госпитале, добилась возвращения в свой полк.

После демобилизации в ноябре 1942 года работала ответственным инструктором ЦК Профсоюза рабочих строительства железнодорожного и метрополитена. Затем — сотрудником отдела кадров СМУ-2 Метростроя. Была председателем женского комитета.

Приказом Министра обороны от 06.11.1985 года награждена Орденом Отечественной войны II степени. Умерла Любовь Владимировна в 2007-м. Похоронена на Ваганьковском кладбище. ■

Кульметова Камила, ученица 10а класса ГБОУ Школа № 293 имени А.Т. Твардовского

Поздравляем юбиляров декабря!

85 ЛЕТ

- **Васильев Владимир Михайлович**, ветеран КСУМ
- **Блинова Фаина Андреевна**, ветеран Управления Мосметростроя

75 ЛЕТ

- **Селезнев Николай Несторович**, ветеран ТО-6

70 ЛЕТ

- **Гусаков Александр Сергеевич**, слесарь-ремонтник, Тоннель-2001
- **Мармазова Нина Петровна**, техник, Тоннель-2001
- **Пафнутова Екатерина Андреевна**, ветеран УСР
- **Земсков Николай Николаевич**, взрывник, СМУ-6

65 ЛЕТ

- **Чусовитин Геннадий Александрович**, электросварщик, СМУ-8
- **Григорьева Любовь Викторовна**, ведущий инженер, СМУ-24

ЖЕЛАЕМ СЧАСТЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ**60 ЛЕТ**

- **Сергун Александр Михайлович**, арматурщик, СМУ-1
- **Питеев Александр Павлович**, электрогазосварщик, Строймехсервис
- **Родионов Андрей Васильевич**, машинист автомобильного крана, Строймехсервис
- **Маручков Сергей Сергеевич**, электрослесарь, ТО-6
- **Еньков Виктор Николаевич**, проходчик, Тоннель-2001
- **Муравьев Виталий Агафонович**, электрогазосварщик, Тоннель-2001
- **Медведев Сергей Владимирович**, горнорабочий, СМУ-6
- **Кувичко Таисия Яковлевна**, раздатчик взрывчатых материалов, СМУ-6
- **Черников Николай Петрович**, проходчик, СМУ-6
- **Осипов Роберт Хачатурович**, механик участка, СМУ-6
- **Бранько Юрий Владимирович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24
- **Тимонин Николай Александрович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

50 ЛЕТ
• **Бринда Олег Викторович**, электросварщик, СМУ-24**55 ЛЕТ**

- **Терентьев Александр Олегович**, инженер, Мосметрострой
- **Кузьмин Андрей Владимирович**, руководитель группы, Мосметрострой
- **Драгилев Андрей Владимирович**, горный мастер, СМУ-1
- **Петров Олег Геннадьевич**, каменщик, СМУ-1
- **Коротков Вадим Николаевич**, водитель автомобиля, Строймехсервис
- **Иванов Александр Алексеевич**, проходчик, СМУ-8
- **Косов Сергей Николаевич**, электрослесарь, СМУ-8
- **Сазонов Андрей Геннадиевич**, машинист автомобильного крана, Тоннель-2001
- **Кувичко Даниил Валерианович**, взрывник, СМУ-6
- **Акрамов Азамжон**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24
- **Илюхин Андрей Николаевич**, электросварщик, СМУ-24

50 ЛЕТ

- **Калужский Сергей Валерьевич**, начальник комплекса, Мосметрострой
- **Имангулов Владимир Сергеевич**, начальник транспортного участка, СМУ-24
- **Драчева Наталья Николаевна**, рабочий производственных бань, СМС
- **Васильев Александр Васильевич**, электрогазосварщик, Строймехсервис
- **Гасанов Шихкерим Юнусович**, электрослесарь, СМУ-8
- **Милентьев Андрей Алексеевич**, подсобный рабочий, СМУ-8
- **Сидняев Алексей Сергеевич**, подсобный рабочий, СМУ-8
- **Сонин Виктор Васильевич**, проходчик, СМУ-8
- **Троценко Иван Алексеевич**, электрослесарь-монтажник, СМУ-8
- **Исаев Доолатбек Эгамбердиевич**, электрослесарь, ТО-6
- **Уваров Павел Анатольевич**, электрослесарь, ТО-6

- **Атуев Алексей Куирович**, электрослесарь-монтажник, Тоннель-2001
- **Черечукин Сергей Вячеславович**, проходчик, Тоннель-2001
- **Шестерняков Николай Федорович**, бетонщик, Тоннель-2001
- **Кузьмина Светлана Владимировна**, облицовщица-плиточница, УСР
- **Ситкина Ирина Васильевна**, маляр, УСР
- **Терновский Анатолий Викторович**, стволовой, СМУ-6
- **Уланов Виктор Юрьевич**, электромонтер, УММ
- **Ревякин Вячеслав Валериевич**, горнорабочий, ММС Интернэшнл
- **Мыскина Оксана Васильевна**, инженер, СМУ-24
- **Имангулов Владимир Сергеевич**, начальник транспортного участка СМУ-24
- **Хачатрян Гагик Жораевич**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

И КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ!

ГОВОРЯТ, ПОД НОВЫЙ ГОД...

Хорошее отношение к лошадям

Год красной огненной лошади уже стучит копытом у порога. Его цвет олицетворяет жизненную силу, дикую страсть, неуемную энергию и всеобщее процветание. Мы полны надежд, ожидая его, поскольку точно знаем, что в этом году нам как никогда привезет. Всем!.. Почти всем. Поэтому воспримем наши будущие удачи как должное.

Ну а тем, кому не терпится попасть в 2026-й, и они уже гадают на себя и друзей на кофейной гуще, на картах таро, на зеркалах, на воске оплыших сечей, советуем: не стоит. Прибегать к магическим ритуалам — дело стremное. Да и китайский календарь все уже предсказал на годы вперед.

Говорят, что на вкус и цвет товарищей нет. Не верьте! Кроме красной лошади также благоволят к желтому, зеленому и фиолетовому цветам. А вот от белого и синего лучше отказаться, поскольку на них у скакунов идиосинкрезия. Лошади также приходят в панику от кислотных и неестественных цветов.

Ненавидят они натуральные меха. Но при этом любят сияние драгоценностей и обожают яркий макияж.

Лошадкам нужен простор. Поэтому, если вы еще не купили большую квартиру, то обязательно позаботьтесь об этом в первой половине нового года, чтобы коняшке было где поскакать.



А если ваш семейный уголок и без того больших размеров, выкиньте из него весь ненужный хлам, который загромождает свободное пространство.

И не забудьте повесить над входной дверью подкову. Если не настоящую, то хотя бы декоративную: «рожками» вверх — для накопления счастья, вниз — для защиты дома.

Считается, что лошадь любит сытую и богатую жизнь. И хоть в природе это животное травоядное, обилие на ваших столах в течение всего года разносолов, украшенных зеленью, будет только приветствоваться. А вот конину или застывшую еду в виде говяжьего холодца не приемлет ни в какую.

Подавать их на стол категорически воспрещается, поскольку повлечет за собой непредсказуемые последствия.

Встречать Новый год лошадь также рекомендует «табуном», то есть в большой и дружной компании. А поскольку это животное социальное, то не прочь придаться веселью и отдыху. Активность и дачный формат новогодних торжеств также

в части, как и хождение в праздничные дни по соседям.

Одно из главных качеств Лошади — преданность. Именно поэтому этот символ особенно ценит семейные узы. Считается, что 2026 год станет особенно благоприятным для преодоления демографического кризиса в нашей стране.

Глобальных несчастий или больших проблем в этот год также не предвидится, однако от мелких семейных неприятностей, непредусмотренных трат на жену и конфликтов с тещей или свекровью вам не ускакать. Однако важно помнить, что все происходящее необходимо для вашего морального совершенствования и духовного просветления и в конечном итоге вас ожидает крупное вознаграждение.

При этом не бойтесь браться за сложные и ответственные задачи и начальство вас обязательно заметит. Особенно благоприятными для продвижения по службе станут период с начала мая по конец сентября. Так что не торопитесь в отпуск летом.

Любимчиками огненной лошади будут люди, родившиеся в годы Быка, Петуха и Козы, а также появившиеся на свет в январе, в июле или в сентябре. А вот сложнее всего придется тем, кто родился в год Крысы. Впрочем, задобрить символ 2026 года вам поможет правильная подготовка к новогодним праздникам. И первое — поставьте декоративную фигурку лошади на видное место у себя в доме. Важно, чтобы скакун гордо поднимал голову вверх. ■

ПАМЯТЬ

Памяти Елены Максимовны Сеславинской

5 ДЕКАБРЯ 2025 года на 92-м году ушла из жизни Елена Максимовна Сеславинская, одна из самых известных и уважаемых ветеранов из плейдзы выдающихся работников Московского метростроя.

Елена Сеславинская родилась 23 августа 1934 года в семье сотрудника советского представительства в Англии. В 1957-м окончила Московский институт инженеров транспорта (МИИТ) и была принята мастером в Контору специальных работ Мосметростроя (ныне — УСР). Вскоре, благодаря незаурядным способностям и высокой ответственности, талантливого инженера назначили начальником участка, а через три с половиной года — главным инженером Управления спецработ. Под ее умелым руководством в период до 1971 года был выполнен огромный комплекс архитектурно-художественных отделочных работ на строящихся станциях метрополитена, многие из которых были введены в строй досрочно.

Имя энергичной, успешно работающей, единственной в Мосметрострое женщины-главного инженера получило широкую известность. Елену Сеславинскую награждали в Кремле, о ней снимали фильмы, писали ее портреты. В 1969 году Елену Максимовну избрали в партком, и с 1971-го по 1990-й год она на постоянной основе работала заместителем секретаря парткома Мосметростроя. На этой должности она также снискала себе непререкаемый авторитет и общее уважение.

С 1990 по 2009 годы Елена Сеславинская являлась помощником заместителя начальника Мосметростроя, ведущим инженером производственного отдела Управления Мосметростроя. Курировала вопросы качества архитектурно-отделочных работ, высокопрофессионально решая их в тесном сотрудничестве с УСР, Метрогипротрансом и Мосметрополитеном. Была добрым наставником молодых специалистов.

«**Я счастливый человек**, — говорила Елена Максимовна. — Мне всегда нравилась моя работа и возможность видеть ее результаты. Благодарна всем, с кем трудилась все эти годы».

Бесконечно преданная любимому делу, она всю жизнь оставалась примером порядочности и личной скромности. Тех, кто работал с Еленой Сеславинской, поражали глубина ее знаний в профессии, душевная щедрость, открытость и гражданская принципиальность.

Почетный транспортный строитель, Почетный строитель города Москвы, Почетный работник Мосметростроя Елена Сеславинская награждена орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», медалями, многочисленными грамотами и благодарностями.

Будучи на заслуженном отдыхе, она не забывала Мосметрострой. Её уход — тяжелая утрата для нашего коллектива. Славное имя Елены Максимовны навсегда останется в истории Московского Метростроя.

Глубокие соболезнования сыну Александру Сергеевичу Сеславинскому, всем родным и близким. ■

