



ВЕРНЫМ КУРСОМ

Метро торопится на юг

ВТОРАЯ ПОЛОВИНА МАРТА ОКАЗАЛАСЬ БОГАТА НА СОБЫТИЯ, СРЕДИ КОТОРЫХ ЗАВЕРШЕНИЕ ПРОХОДКИ ПРАВОГО ПЕРЕГОННОГО ТОННЕЛЯ МЕЖДУ СТАНЦИЯМИ «ОСТРОВ МЕЧТЫ» И «КЛЕНОВЫЙ БУЛЬВАР» — ПЕРВОГО НА СТРОЯЩЕЙСЯ БИРЮЛЕВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО. В ЦЕРЕМОНИИ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ МЭР СЕРГЕЙ СОБЯНИН, КОТОРЫЙ ТАКЖЕ ДАЛ СТАРТ СООРУЖЕНИЮ ЛЕВОГО ПЕРЕГОННОГО ТОННЕЛЯ ОТ «КЛЕНОВОГО БУЛЬВАРА» В СТОРОНУ БУДУЩЕЙ СТАНЦИИ «КУРЬЯНОВО».



Сергей Собянин запустил щит «Ольга» в работу

Бирюлевская линия метро перешла в активную стадию строительства. Позади 1670 метров — тоннелепроходческий механизированный комплекс (ТПМК) «Елена» соорудил правый перегонный тоннель между станциями «Остров мечты» и «Кленовый бульвар». Выход щита встретил Сергей Собянин.

«Более 50 лет тому назад Бирюлевская линия метро была уже в проектах в силу развития данных территорий, но за все это время к ее строительству так и не приступили. Для этого были объективные причины: интегрировать существующую Кольцевую линию метрополитена в такие радиусы оказалось невозможно. Лишь после того, как мы построили Московское центральное кольцо (МЦК) и Большую кольцевую линию (БКЛ), стало актуальным сооружение новых радиусов московского метро. И один из них — это как раз Бирюлевская линия. Она достаточно большая и станет активно использоваться сотнями тысяч жителей района, для которых это будет новая транспортная реальность и новая жизнь», — отметил столичный градоначальник.

Правый тоннель соорудили за восемь месяцев. Его строительство проходило в плотной городской застройке, а 210 метров пути проложили под руслом Москвы-реки.

«Это была непростая инженерная задача, так как грунты данного района характеризуются водонасыщенными песками и глинами. Максимальная глубина тоннеля достигала 30 метров. Сооружение второго — левого — тоннеля между станциями планируется завершить осенью этого года», — пояснил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Владимир Ефимов.

Финиш «Елены» совпал со стартом с противоположной стороны котлована другого тоннелепроходческого щита — «Ольга», компании «Тоннель-2001». В путь его также отправил Сергей Собянин.

Стартовый сигнал принял Александр Долганов — машинист тоннелепроходческого комплекса, который уже 20 лет трудится в дочернем подразделении Московского метрополитена «Тоннель-2001». Он рассказал о темпах проходки, что она ведется от 40 минут до часа. Затем щит

останавливается и начинается монтаж очередного кольца сборной железобетонной обделки тоннеля. Когда работа выполнена, проходческий щит продолжит дальнейшее движение.

Многократно проверенный в работе механизированный комплекс Мосметростроя трудится с 2004 года и совершил уже 13 проходок, о чем говорят звезды на его корпусе. Он единственный с гидропригрузом среди работающих на строительстве столичного метрополитена.

«ТПМК с гидропригрузом используется для прокладки тоннелей в неустойчивых грунтах с высоким гидравлическим давлением и инфильтрацией грунтовых вод. Чтобы уравновесить гидростатическое давление грунта и воды со стороны забоя и предотвратить его от обрушения в призабойное пространство, под давлением нагнетается бентонитовая или глиняно-водная суспензия (гидропригруз)», — пояснил Максим Гаман, генеральный директор Мосинжпроекта — генерального проектировщика и генерального подрядчика строительства новых линий и станций столичного метро.

Длина левого перегонного тоннеля от «Кленового бульвара» в сторону станции «Курьяново», составит 1130 метров.

«Это сложный участок. Часть трассы, порядка 400 метров, пройдет под руслом Москвы-реки и в обводненных грунтах Курьяновской поймы, где давление воды создает дополнительную нагрузку на своды тоннеля, а также в зоне действующей станции «Кленовый бульвар» Большой кольцевой линии, поэтому надежность должна быть обеспечена. В связи с чем проходческому щиту придется опускаться на глубину 26 метров. Это не проблема, поскольку используемая нами техника отлично зарекомендовала себя в работе, и я уверен, что все будет хорошо. Завершить сооружение левого тоннеля мы должны осенью», — пояснил глава Мосметростроя Сергей Жуков.

В своем канале в мессенджере МАХ Сергей Собянин напомнил, что вводит в эксплуатацию Бирюлевскую ветку будут поэтапно.

«В 2028 году собираемся завершить участок «ЗИЛ» — «Курьяново» с четырьмя станциями, длиной 8,65 километра. А в 2029-м планируем закончить второй этап с оставшимися шестью станциями — от «Курьяново» до «Бирюлево», протяженностью 13,55 километра», — пояснил столичный градоначальник.

Уже ведется сооружение пяти станций новой, рубиновой линии. Это «ЗИЛ», «Остров мечты», «Кленовый бульвар», «Луганская» и «Каспийская». На стройплощадках специалисты устанавливают ограждающие конструкции, разрабатывают грунт, приступили к рытью котлованов. На других будущих станциях выполняются работы подготовительного этапа. ■



Дорогие друзья, поздравляю с Днем Великой Победы!

Этот День напоминает нам о бессмертном подвиге советских солдат и миллионов граждан нашей страны, которые, проявив невероятный героизм и понеся неисчислимые жертвы, вернули миру право на будущее. Для нашего города-героя День Победы является особенным праздником. Москва воодушевляла страну своим примером — мужеством ее защитников и жителей, помогала выстоять бойцам Красной Армии.

Пусть этот день будет полон улыбок и радости, а подвиги защитников нашей страны вдохновляют на единство и веру в мирное будущее. Желаю чистого неба над головой, крепкого здоровья и долгих лет счастья!

С уважением,
Сергей Жуков,
генеральный директор
АО «Мосметрострой»

НОВОСТИ

Вьетнамское метро с московским акцентом

В ХОДЕ ВИЗИТА В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВЬЕТНАМА ФАМ МИНЬ ТИН ПРОВЕЛ РЯД ВАЖНЫХ ВСТРЕЧ. В ЧАСТНОСТИ, ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ АЗИАТСКОЙ СТРАНЫ ПОСЕТИЛА ОФИС КОМПАНИИ «МОСМЕТРОСТРОЙ» НА ЦВЕТНОМ БУЛЬВАРЕ, А ТАКЖЕ ПРОВЕЛА ПЕРЕГОВОРЫ В МЭРИИ МОСКВЫ.

Важной темой обсуждения стало дальнейшее развитие метрополитена в крупных городах Вьетнама — Ханое и Хошимине, а также заинтересованность сторон в углублении сотрудничества в данной сфере.

Стоит отметить, что в Ханое первая линия метро успешно

функционирует с 2021 года. В Хошимине, крупнейшем городе Вьетнама, оно начало работу в декабре 2024-го. Метрополитен пользуется большой популярностью у населения, поэтому планы по его развитию у вьетнамских властей весьма серьезные.



«У нас есть хорошие возможности кооперации в сооружении объектов метрополитена», — подчеркнул генеральный директор Мосметростроя Сергей Жуков.

Стороны договорились продолжить контакты по изучению перспектив дальнейшего сотрудничества в сфере строительства объектов метрополитена в городах Ханой и Хошимин. ■

ИЗНУТРИ

Что на выходе

Второй наземный вестибюль станции «Рижская» Большой кольцевой линии метро, возле пересечения проспекта Мира и переулка Водопроводный, сооружает СМУ-6 Мосметростроя. Объект, по словам мэра Сергея Собянина, сложный, работы ведутся в круглосуточном режиме.

Московским метрополитеном предстоит разработать в общей сложности свыше 21 тыс. кубических метров грунта.

«На сегодняшний день они уже извлекли 15,5 тыс. кубометров породы — это более 70 процентов от общего объема. Котлован под второй вестибюль станции «Рижская» БКЛ имеет сложную форму, его протяженность достигает 92 метров», — отметил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Владимир Ефимов.

Новый вестибюль, по мнению экспертов, будет способствовать

распределению пассажиропотоков и увязке разных видов транспорта, а также облегчит пересадку между станцией БКЛ метрополитена и платформой второго Московского центрального диаметра (МЦД-2), а в перспективе — МЦД-3 и МЦД-4.

«Строительство вестибюля ведется в условиях плотной городской застройки, рядом с крупными автомагистралями — Третьим транспортным кольцом и проспектом Мира, — а также проходящей вблизи подземной ветки метрополитена», — пояснил генеральный директор Мосметростроя Сергей Жуков.



Параллельно с разработкой грунта котлована во втором вестибюле продолжаются монолитные работы в эскалаторном тоннеле. Согласно проекту, из наземного вестибюля на станцию будет вести наклонный тоннель с четырьмя движущимися лестницами, которые станут одними из самых длинных в столичном метрополитене. Затем, пройдя по подходовому коридору, пассажиры выйдут на платформу в центре зала станции «Рижская» БКЛ, введенной в 2023 году.

Сергей Жуков пояснил, что для сооружения наклонного хода потребуется свыше

1,1 тыс. кубических метров бетона и около 360 кубов железобетонных конструкций.

«Сейчас на сооружении эскалаторного тоннеля уже смонтировали более 600 кубометров бетонных конструкций, завершается устройство плит перекрытия. Проектом предусмотрено использование 110 плит, изготовленных на отечественных предприятиях. В наклонных тоннелях такие плиты используются для создания перекрытий с последующим монтажом

на них эскалаторного оборудования. Они производятся из тяжелого бетона, обеспечивая высокую нагрузочную способность», — рассказал генеральный директор АО «Мосинжпроект» Максим Гаман.

Устройство эскалаторного наклонного хода во втором вестибюле станции уже завершено, выполнена сбойка с подземной частью. Строители также завершили проходку верхнего свода подходового коридора, который соединит наклонный эскалаторный тоннель с ходками. Протяженность каждого из них составит около 17 метров. В боковых проходах будет одностороннее движение, в центральном — двустороннее.

По завершении разработки грунта и монолитных работ стартует отделка. Стены и потолок ходков зашьют алюминиевыми трехслойными панелями с лаконичными встроенными светильниками. Пол выполнят из гранитных плит. Все материалы аналогичны тем, что применялись на строительстве станции «Рижская» БКЛ и пересадки на Калужско-Рижскую линию. ■

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

Памяти павших будьте достойны

Существует непреложная истина, которую мы не имеем права забывать: война не закончена, пока не похоронен последний солдат. И хотя Великая Отечественная завершилась 80 лет назад, для десятков тысяч советских воинов она до сих пор продолжается, поскольку эти люди числятся без вести пропавшими. Неоценимую задачу по их обнаружению и увековечиванию памяти выполняют поисковые отряды, участники которых энтузиасты-волонтеры. Они ведут кропотливую исследовательскую работу, выезжают на места боев, ищут родственников погибших. Среди таких отрядов и «Память Метростроя», который сорок с лишним лет с честью выполняет столь важную миссию.



Год рождения поискового отряда «Память Метростроя» — 1983-й. Он создавался по инициативе комсомольцев-метростроителей, отделения ДОСААФ Метростроя и его территориальной профсоюзной организации и стал одним из первых поисковых отрядов в стране, который занялся историей московского ополчения.

Активной работой отряд сразу же заявил о себе. О нем печатают в газетах. В коллектив вступают не только метростроители, но и учащиеся подшефных школ и профильных училищ, техникумов и вузов, а также многочисленные энтузиасты и патриоты. В 1985-м пришел Сергей Куликов, которого через два года изберут командиром отряда, и который, развивая идеи поисковиков, по сей день возглавляет его.

Ежегодная работа искателей разделена на несколько этапов. Это весенний выезд

и так называемые «Вахты Памяти». Он стартует в конце апреля. Однако все поисковики возвращаются в Москву к Дню Победы — 9 Мая. Следом летняя экспедиция, которая продолжается около месяца. Перед ее началом проводится большая подготовительная часть. Участники изучают и анализируют исторические документы и топографические карты, чтобы определить места, где планируют вести изыскания. Затем начинаются полевые изыскания. Отряд проводит раскопки в поисках артефактов и останков, которые тщательно документируются, фотографируются и сохраняются для дальнейшего анализа.

«Узнав данные о погибшем, которые мы находим в найденных солдатских медальонах, или в сохранившихся документах, стараемся отыскать их родственников

и сообщить им о месте гибели бойца. Также уведомляем о нем местные власти и подаем сведения в военкомат. Каждый раз, завершая сезон, торжественно заворачиваем останки бойцов. Если рядом находится воинская часть, приглашали солдат совершить салют из ружей», — рассказывает Сергей Куликов.

Осенью проводятся краткосрочные разведывательные мероприятия, закладывающие основу для поисков в следующем году.

Всего же с момента своего основания отряд обнаружил останки тысяч бойцов. С 1988 года его деятельность охватывает различные регионы страны. Более десяти лет поисковики вели раскопки под Ельней в Смоленской области, исследуя места боев 9 дивизии Народного Ополчения. Проводили работы в Новгородской и Калужской, в Ленинградской, Тверской и Псковской областях. На острове Шумшу на Камчатке вели поиск погибшего танка для Музея Победы на Поклонной горе. Принимали участие в ликвидации последствий землетрясения в Спитаке, Армения.

Кроме того, «Память Метростроя» занимается строительством и обустройством солдатских мемориалов, установкой монументов погибшим бойцам и проведением мероприятий, направленных на сохранение исторической правды о Великой Отечественной войне.

В поисковом отряде существует преемственность поколений. На смену участникам, которые покидают организацию по жизненным обстоятельствам или в связи с возрастом, приходят их дети и внуки, продолжая важное дело.

«В этом случае патриотизм перестает быть абстрактным понятием и становится ценностью, которую необходимо беречь и развивать», — подчеркивает Сергей Куликов. ■

СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Социальное партнерство

В МАРТЕ АО «МОСМЕТРОСТРОЙ» И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОСКОВСКОГО МЕТРОСТРОЯ РОСПРОФЖЕЛ ПОДПИСАЛИ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР НА СЛЕДУЮЩИЙ ТРЕХЛЕТНИЙ ПЕРИОД, КОТОРЫЙ ОБЕСПЕЧИТ БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ПОДДЕРЖКИ СОТРУДНИКОВ И ИХ СЕМЕЙ. ДОКУМЕНТ ВСТУПИЛ В СИЛУ 28 МАРТА 2026 ГОДА.

Сторонами Коллективного договора и социальными партнерами стали организации, входящие в состав Московского метростроя. Это работодатели, которых представлял АО «Мосметрострой», и работники, чьи интересы выражала Региональная общественная организация — Территориальный профсоюз работников Мосметростроя.

Предметом соглашения стали взаимные обязательства, взятые на себя социальными партнерами в рамках заключенного Коллективного договора. Документ подписали генеральный директор АО «Мосметрострой» Сергей Жуков и председатель территориального профсоюза работников Московского метростроя РОСПРОФЖЕЛ Сергей Стешенко.

«Мы стремимся обеспечить максимальную социальную защищенность работников», — отметил профсоюзный лидер.

Изменения, внесенные в новый трехлетний договор, сохранили все прежние обязательства сторон, а также обозначили дополнительные меры поддержки.

Был увеличен размер всех видов материальной помощи и компенсаций — в том числе выплаты при рождении ребенка и к свадьбе — до 50 тыс. рублей; ежемесячная материальная помощь женщинам в отпуске по уходу за ребенком от полутора до трех лет; компенсации половины аренды жилья для иногородних (но не выше 6 тыс. руб. в месяц), чтобы работникам было легче обустроиться в Москве. Выплата уволенным для прохождения службы по призыву и принятым



Сергей Жуков и Сергей Стешенко подписали Коллективный договор

на прежнее место работы также составила 50 тыс. рублей.

Преимущественное право на использование отпуска в любое время предоставляется теперь многодетным родителям, и тем, кто воспитывает детей один; семьям — участникам специальной военной операции, когда близкие приезжают домой из зоны боевых действий; бывшим участникам спецоперации после возобновления действия трудового договора.

«Новый коллективный договор — результат конструктивного диалога между работодателем и профсоюзом», — подчеркнул Сергей Жуков.

Стоит отметить, что профсоюзная организация Мосметростроя расширила список выплат и их размер за счет собственных средств. Однако дополнительные выплаты распространяются только на членов профсоюза. ■

СПОРТ

Делай как мы, делай лучше нас

Во Дворце спорта «Москвич» прошел юбилейный, десятый по счету детский праздник «Старт юных метростроевцев». Ежегодное мероприятие собрало самые дружные и спортивные семьи Московского метростроя и присоединившиеся к ним семейные команды Мосинжпроекта и МИПСТРОЙ 1. Юные участники вместе с родителями продемонстрировали свои спортивные таланты, командный дух и, конечно же, отлично провели время, зарядившись энергией и позитивными эмоциями.



Старты юных метростроевцев — это всегда буря эмоций

День выдался солнечным и по-весеннему приветливым. Задолго до начала мероприятия во дворец спорта начали стекаться семьи с детьми разных возрастов. В холле гостей встречали, развлекали и поднимающая настроение, аниматоры.

Старты проводились в большом, украшенном к празднику спортивном зале. Звучала музыка, повсюду слышался смех. Собранных председатель профсоюза работников Мосметростроя Сергей Штенко.

«Сегодня у нас юбилейное, десятое мероприятие, посвященное стартам юных метростроевцев.

Те дети, которые приходили на самые первые соревнования будучи первоклашками, уже заканчивают школу, а те, которые обучались в пятом классе, завершают образование в различных учебных заведениях. Я уверен, что среди сегодняшних маленьких участников есть будущие инженеры, проходчики и строители метро. Желаю всем вам расти крепкими, здоровыми, дружными и однажды прийти работать в наш замечательный Мосметрострой», — сказал профсоюзный лидер.

Первый заместитель председателя Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Сергей Тюменев отметил, что «проведение таких соревнований — замечательная идея, поскольку они не только тренируют физические данные участников, но и воспитывают у них волю к победе».

На разогреве выступила детская группа спортклуба «Амастар», раззадорив всех ярким танцевально-спортивным номером. Следом на стартовые позиции вышли разделенные на три команды юные участники, а взрослые спортсмены активно болели за них, ожидая приглашения, чтобы тоже вступить в борьбу.

Первый этап соревнований назывался «Маршрут юного метростроевца». Он состоял из четырех конкурсов: «Подъем на смену», «Уборка площадки», «Отбойный молоток» и «Проходка туннеля». Маленькие участники продемонстрировали ловкость и координацию, способность быстро бегать и скакать на прыгалках, используя при этом различный строительный и спортивный инвентарь. Затем они объединились с родителями, образовав семейные команды. Второй этап также состоял из четырех конкурсов: «Раствор», «Эвакуация в туннеле», «Дружная бригада» и «Гигантские шаги». Во второй части необходимо было проявить не только изобретательность, но и командный дух.

Показать лучшие результаты старались все участники, но в конечном счете победила дружба. На соревнованиях традиционно не бывает проигравших и все десять лет атмосфера на них остается по-прежнему радостной, дружелюбной и наполненной яркими эмоциями.

Этот день стал настоящим праздником спорта и семейного единения. Каждый из участников был награжден грамотой, получил красивый пряник с символикой 95-летия Мосметростроя и подарочный сертификат. ■

СПОРТ

Игра, знакомая каждому

Настольный теннис — один из самых доступных и демократичных видов спорта, как, впрочем, и один из самых азартных. Это еще раз подтвердило открытое первенство Мосметростроя, которое прошло в теннисном клубе ТТ-Лидер. Здесь в упорной борьбе за звание лучших из лучших кипели нешуточные страсти.

Настольный теннис не только захватывающее развлечение, но и мощный инструмент для поддержания здоровья, развития умственных способностей и улучшения общего самочувствия, уверяют спортивные специалисты. Этому мнению придерживались и участники соревнований, которые сражались на восьми столах — в первенстве приняли участие 16 теннисистов, четыре из которых — девушки.

Мужчины, 12 человек, были разбиты по жребью на две группы и провели встречи по круговой системе. Четверо сильнейших из каждой группы вышли в четвертьфинал и продолжили борьбу по олимпийской системе — на выбывание. Девушки сыграли каждая с каждой.

Кто станет лучшим из лучших у мужчин, фактически не вызывало сомнений. После



двухлетнего перерыва из-за травмы в игру вновь вступил многократный чемпион Мосметростроя по пинг-понгу Руслан Артыков из СМУ-24. Он и стал победителем в мужской части турнира. Второе место занял его коллега по СМУ Александр Бруев. Третье — у представителя ТО-6 Сергея Галицкого.

У девушек первое место поделили бывшие сотрудницы института «Инжпроект» Полина Гузенюк и Юлия Гордиенко. Третье место заняла Наина Багаутдинова из ТО-6. ■

Постреляли по тарелочкам

Метростроевцы, по приглашению работников Общероссийского профессионального союза военнослужащих, приняли участие в межведомственных соревнованиях по стендовой стрельбе.



Стендовая стрельба по летящим мишеням-тарелочкам приучает спортсменов, по мнению психологов, к самостоятельным действиям,

вырабатывая волю и характер. В этом виде стрелкового спорта мишени выбрасываются в воздух с помощью специальных метательных машинок, а огонь ведется из гладкоствольных ружей с использованием дробовых патронов.

Учитывая высокий уровень подготовки представителей профсоюза военнослужащих, они и победили в соревнованиях. Но метростроевцы не отчаялись — у них есть время потренироваться. ■

95-ЛЕТИЕ МОСМЕТРОСТРОЯ

Успех большой стройки

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ МОСКОВСКОГО МЕТРО — ЭТО РЕЗУЛЬТАТ УДАРНОЙ РАБОТЫ МОСМЕТРОСТРОЯ С 1935 ПО 1937–1938 ГОДЫ. ПОДЗЕМКА СТАЛА ПРОТЯЖЕННЕЕ НА 20 С ЛИШНИМ КИЛОМЕТРОВ И ПОЛУЧИЛА ЕЩЕ ДЕВЯТЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ, МНОГИЕ ИЗ КОТОРЫХ ИЗВЕСТНЫ ВО ВСЕМ МИРЕ.

Проект второй очереди метрополитена утвердили 8 мая 1935 года. Но если первая очередь дублировала наиболее загруженные трамвайные маршруты, то вторая должна была связать важные транспортные узлы столицы: три железнодорожных вокзала — Курский, Киевский, Белорусский — и Центральный аэродром им. М.В. Фрунзе.

Сооружение второй очереди значительно отличалось от первой. Это был новый технологический уровень, что позволило существенно поднять производительность труда рабочих. Начальник строительства Московского метрополитена Павел Ротерт активно внедрял механизацию в ходе сооружения тоннелей и станций. Он добился



Строительство станции «Маяковская»

массового изготовления проходческих щитов и широко использовал их, способствовал созданию промышленной базы в стране, заводов, которые изготавливали для Метростроя все необходимое.

На строящихся участках метрополитена одновременно работали 42 проходческих щита — это мировой рекорд, не превзойденный до сих пор. Для отделки тоннелей, в отличие от первой

очереди, где использовались в основном железобетонные конструкции, стали применяться чугунные тубинги.

Для перегона «Смоленская» — «Киевская» Арбатско-Покровского диаметра и окраинного участка Горьковской ветки было выбрано глубокое заложение станций в устойчивых плотных глинах. В результате три станции второй очереди метрополитена построили мелкого

заложения, а шесть — глубокого. Первоначально все девять предполагалось сооружать по индивидуальным проектам. Но это оказалось слишком дорогим. Поэтому станции мелкого заложения сделали индивидуальными, а глубокого — кроме «Маяковской» — конструктивно схожими, с массивными пилонами. Уникальность конструкции «Маяковской» в том, что здесь впервые в мировой практике своды поддерживались не массивными опорами, а легкими стальными колоннами.

20 марта 1937 года метростроители ввели в эксплуатацию перегон от «Смоленской» до «Киевской», с метромостом через Москву-реку, а 13 марта 1938 года — с открытием станций «Площадь Революции» и «Курская» — участок выделился в самостоятельную Арбатско-Покровскую линию.

11 сентября 1938 года заработал Горьковский радиус с шестью станциями, который связал район Всехсвятское (станция «Сокол») с центром города (станция «Площадь Свердлова» — теперь «Театральная»).

С целью увеличения скорости движения составов и экономии средств на Горьковском радиусе было решено не строить запланированные в первоначальном

проекте станции «Советская», «Пушкинская площадь» (которая появилась в 1979 году как «Горьковская», но впоследствии была переименована в «Тверскую») и «Бега».

Для станций второй очереди характерна эстетика ар-деко, объединившего модернизм и неоклассицизм. На их оформлении не скупилась отделка залов и платформ использовали разные виды природного камня, нержавеющей сталь, формованную керамику, скульптуру и мозаику. Так на «Площади Революции» разместили скульптурные образы новой, социалистической эпохи. На станции «Киевская» колонны облицевали керамикой и мрамором с элементами полупрозрачного оникса, который со временем начал разрушаться и был полностью заменен на мрамор. Оформление «Динамо» посвятили спортивной тематике. И это вполне логично, поскольку станция располагалась рядом со знаменитым стадионом спортивного общества «Динамо». Станция «Аэропорт» переносит пассажиров в мир авиации. На стенах, украшенных инкрустацией из мрамора, можно увидеть узор, напоминающий стропы парашюта, а синий потолок символизирует бескрайний купол неба. ■

Поздравляем юбиляров апреля и мая!

90 ЛЕТ

• **Матвеев Анатолий Степанович**, ветеран ТО-6

85 ЛЕТ

• **Корнилов Геннадий Александрович**, заместитель директора по безопасности, КСУМ

80 ЛЕТ

• **Рогожина Людмила Васильевна**, ветеран ТО-6

75 ЛЕТ

• **Горшкова Мария Ивановна**, ветеран КСУМ
• **Голивец Евгений Георгиевич**, вахтер, СМУ-8
• **Белотин Анатолий Петрович**, ветеран ТО-6
• **Куликов Константин Иванович**, ветеран ТО-6
• **Коршунов Владимир Алексеевич**, ветеран ТО-6
• **Терехова Ираида Владимировна**, ветеран ТО-6

70 ЛЕТ

• **Сивко Анатолий Вячеславович**, машинист экскаватора, Строймехсервис
• **Дубов Вячеслав Федорович**, слесарь, СМУ-1
• **Заводнов Андрей Николаевич**, начальник склада, СМУ-8
• **Щербаков Николай Федорович**, ветеран ТО-6
• **Ведехин Виктор Иванович**, слесарь, ТО-6
• **Светличный Сергей Васильевич**, ветеран, ТО-6

65 ЛЕТ

• **Бородинов Александр Игоревич**, начальник участка производственного отдела, КометБетон
• **Гончаров Валерий Владимирович**, проходчик, ММС Интернэшнл
• **Козлитин Сергей Михайлович**, заместитель начальника участка, ММС Интернэшнл
• **Карасев Николай Анатольевич**, слесарь по ремонту автомобилей, Строймехсервис

• **Демченко Нина Васильевна**, уборщик, Строймехсервис

• **Низамов Раис Рашитович**, крепильщик, СМУ-1
• **Тюрин Сергей Алексеевич**, монтажник горного оборудования, СМУ-6
• **Кузьменко Сергей Петрович**, горнорабочий, СМУ-8

• **Сапронов Виктор Александрович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Новченкова Галина Дмитриевна**, рабочая производственных бань, Тоннель-2001

• **Костоправкин Алексей Егорович**, стропальщик, Тоннель-2001

• **Дуденко Александр Анатольевич**, заместитель главного механика, Тоннель-2001

• **Усолкин Алексей Андреевич**, электрослесарь, УММ
• **Бичан Сергей Иванович**, слесарь строительный, УСП

• **Друшляков Алексей Олегович**, подсобный рабочий, ТО-6

• **Ельцова Галина Владимировна**, техник, ТО-6
• **Нурмагомедов Газияв Квантлаевич**, плотник, ТО-6

• **Коваль Сергей Николаевич**, электрослесарь, ТО-6

• **Котельников Иван Анатольевич**, слесарь строительный, ТО-6

60 ЛЕТ

• **Насыбуллина Вера Михайловна**, заведующая общежитием, КСУМ
• **Александров Игорь Валентинович**, заместитель директора по производству, ММС Интернэшнл
• **Гаранин Николай Александрович**, машинист буровой установки, ММС Интернэшнл
• **Жеглова Лариса Николаевна**, ведущий специалист отдела кадров, ММС Интернэшнл

• **Крючков Николай Иванович**, машинист крана, Строймехсервис
• **Андреева Наталья Витальевна**, учетчик, Строймехсервис

• **Лезликов Александр Иванович**, водитель погрузчика, Строймехсервис

• **Соловьев Владимир Александрович**, водитель, Строймехсервис

• **Шуригин Виктор Сергеевич**, водитель, Строймехсервис

• **Карпов Валентин Валентинович**, машинист крана, Строймехсервис

• **Семенов Сергей Иванович**, подсобный рабочий, СМУ-1

• **Разволяева Любовь Федоровна**, рабочая производственных бань, СМУ-1

• **Баранов Сергей Николаевич**, электромонтер, СМУ-1

• **Трифоновна Лариса Геннадьевна**, ведущий инженер, СМУ-6

• **Мороз Владимир Константинович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Животворев Сергей Владимирович**, контролер, СМУ-24

• **Гарцев Александр Сергеевич**, электросварщик, СМУ-24

• **Клюев Игорь Анатольевич**, электросварщик, СМУ-24

• **Устинов Михаил Иванович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Линьков Николай Иванович**, электромонтер, СМУ-24

• **Аскеров Сабир Юнис оглы**, курьер, СМУ-24

• **Агапов Сергей Владимирович**, водитель, СМУ-24

• **Бочкарев Александр Владимирович**, монтажник наружных трубопроводов, Тоннель-2001

• **Котлевец Лариса Михайловна**, подсобный рабочий, Тоннель-2001

• **Войченко Валентина Ивановна**, транспортный рабочий, Тоннель-2001

• **Бакурия Нодар Георгиевич**, камнетес, УСП

• **Гейдаров Исмаил Джабар оглы**, мастер, УСП

• **Краденов Николай Васильевич**, электросварщик, УСП

• **Матвеев Юрий Николаевич**, машинист мотовоза, ТО-6

• **Твердохлебов Виктор Владимирович**, машинист крана, ТО-6

• **Серафимов Сергей Николаевич**, электрослесарь, ТО-6

• **Харизоменова Юлия Георгиевна**, рабочий производственных бань, ТО-6

55 ЛЕТ

• **Даненберг Сергей Леонидович**, электрогазосварщик, КометБетон

• **Хундадзе Борис Гивиевич**, слесарь, КометБетон

• **Котнева Светлана Викторовна**, заместитель начальника планово-экономического отдела, ММС Интернэшнл

• **Попов Сергей Александрович**, электрослесарь, ММС Интернэшнл

• **Воробьев Василий Васильевич**, машинист буровой установки, ММС Интернэшнл

• **Новиков Александр Анатольевич**, электрогазосварщик, ММС Интернэшнл

• **Макаров Иван Петрович**, механик, Строймехсервис

• **Чекменев Михаил Николаевич**, слесарь по ремонту автомобилей, Строймехсервис

• **Езипко Александр Николаевич**, проходчик, Строймехсервис

• **Семенов Дмитрий Алексеевич**, машинист буровой установки, Строймехсервис

• **Щиголов Дмитрий Егорович**, машинист крана, Строймехсервис

• **Подвальный Андрей Алексеевич**, электрогазосварщик, Строймехсервис

• **Тиняков Игорь Дмитриевич**, слесарь, СМУ-8

• **Борис Надежда Михайловна**, уборщик, СМУ-8

• **Бекмаев Валерий Владимирович**, проходчик, СМУ-8

• **Власов Алексей Иванович**, слесарь, СМУ-8

• **Иванов Константин Валерьевич**, механик сменный, СМУ-8

• **Степанов Роберт Петрович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Горячев Олег Владимирович**, мастер горный, СМУ-24

• **Сасыкулов Кубанычбек Орозматович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Власов Вячеслав Николаевич**, арматурщик, Тоннель-2001

• **Коростылев Алексей Павлович**, контролер, УММ

• **Макаров Алексей Викторович**, слесарь, УММ

• **Юлдашев Алимжон Бахрамович**, облицовщик-плиточник, УСП

• **Седина Татьяна Сергеевна**, маляр, УСП

• **Абдуразаков Акрам Хамдамович**, электрослесарь, ТО-6

• **Васильцов Юрий Алексеевич**, каменщик, ТО-6

• **Драгомиров Андрей Валентинович**, арматурщик, ТО-6

• **Новиков Владимир Петрович**, электрослесарь, ТО-6

• **Усок Андрей Анатольевич**, электрослесарь, ТО-6

50 ЛЕТ

• **Бойко Юрий Александрович**, мастер горный ММС, Интернэшнл

• **Быков Андрей Геннадьевич**, подсобный рабочий, ММС Интернэшнл

• **Осипов Алексей Николаевич**, подсобный рабочий, ММС Интернэшнл

• **Петров Сергей Геннадьевич**, маркшейдер, ММС Интернэшнл

• **Шарафутдинов Фаиз Султанович**, электрогазосварщик, ММС Интернэшнл

• **Епишин Алексей Николаевич**, заместитель главного инженера, Строймехсервис

• **Яковлева Валентина Александровна**, учетчик, Строймехсервис

• **Стадник Николай Васильевич**, механик, Строймехсервис

• **Ильин Юрий Александрович**, дежурный по безопасности, Строймехсервис

• **Челан Людья Александровна**, начальник АХО, СМУ-1

• **Чуенков Евгений Александрович**, проходчик, СМУ-8

• **Тарабановский Андрей Викторович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-8

• **Евдокимова Татьяна Вячеславовна**, старший бухгалтер, СМУ-8

• **Сомьянов Сергей Викторович**, заместитель директора, СМУ-8

• **Митин Валерий Евгеньевич**, проходчик, СМУ-8

• **Иващенко Александр Николаевич**, проходчик, СМУ-8

• **Гордиенко Сергей Александрович**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24

• **Демин Алексей Анатольевич**, электросварщик, СМУ-24

• **Антоненко Андрей Николаевич**, электрогазосварщик, Тоннель-2001

• **Коновалов Алексей Анатольевич**, электросварщик, Тоннель-2001

• **Чернов Сергей Петрович**, тракторист, Тоннель-2001

• **Зубков Алексей Александрович**, электросварщик, УСП

• **Мерсижанова Зухра Мансуровна**, штурман, УСП

• **Аксюф Рафис Гарифетдинович**, слесарь, УСП

• **Гафуров Ильшат Минзиевич**, каменщик, УСП

• **Горячев Алексей Леонидович**, электрослесарь, ТО-6

• **Михайлов Виталий Михайлович**, мастер горного участка, ТО-6

• **Оленев Сергей Александрович**, бетонщик, ТО-6

• **Камнева Татьяна Ивановна**, маляр, ТО-6

Желаем счастья, благополучия и крепкого здоровья!

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Страшно быть трусом

14 апреля в гости к родному коллективу СМУ-6 приходил участник СВО Владимир Мантулин. Он тепло пообщался с исполнителем директором строительного управления Олегом Литовченко, зашел на свой участок, где трудился до ухода на специальную военную операцию, и заглянул в профком предприятия, где рассказал о своих военных буднях.

Награжденный медалью «За отвагу», немногословный и скромный по жизни Владимир Александрович не выпячивал своей значимости. Пояснил, что когда в 2022 году конфликт с Украиной обострился, и президент объявил о начале военных действий, он понял, что помощь Донбассу нужна как никогда и решил идти на СВО добровольцем. Постепенно приобретал необходимые вещи. И только когда основная часть обмундирования была закуплена, сообщил жене, что едет на фронт.

Супруга Александра, по его словам, восприняла новость спокойно, поскольку знала характер мужа: если он что-то решил, то уже не отговорить.

Понятно, что очень переживала, так как они воспитывают троих сыновей и дочку, но виду не показывала.

Три месяца Владимир провел на сборах в Рязани, где под руководством опытных инструкторов обучался тонкостям современной войны, а после был направлен в диверсионно-разведывательную группу гранатометчиков.

Он отметил, что подготовка на рязанском полигоне была на высшем уровне, поскольку обучение проводили опытные бойцы СВО, а весь процесс курировал лично Алексей Дюмин, занимавший на тот момент пост губернатора Тульской области.

Приобретенные навыки здорово помогли Владимиру Мантулину на передовой. Он неоднократно



ходил на боевые задания, участвовал в семи крупных операциях. Но после тяжелого ранения был переведен в группу обеспечения. Из зоны конфликта его эвакуировали с сердечным приступом. Не считая пяти месяцев госпиталя, он провел в зоне СВО почти три года.

В общем-то о себе Владимир Александрович рассказывал не много, а все больше о боевых товарищах, отмечая, что таких братских отношений в мирной жизни не встречал. На войне каждый готов

помочь и поделится последним, что у него есть. Да и молодежь там воюет совсем другая, рано повзрослевшая. Здесь страшно быть трусом. Ребята много видели того, что в их возрасте не следует. Они понимают сложность ситуации и всем сердцем стоят за правду, за свою страну. Это закалило их дух, воспитало в них характер настоящих мужчин, защитников нашей Родины.

С особой теплотой Владимир Мантулин вспоминал своего боевого товарища, с которым с первых дней в учебном центре плечом к плечу преодолевал все невзгоды войны. А в конце рассказа с уверенностью заявил, что безоговорочно верит в то, что «наши ребята добьются своей цели, и победа будет за нами!»

Уже скоро 9 мая, День Победы в Великой Отечественной войне. Дорогой Владимир Александрович, коллектив СМУ-6 сердечно поздравляет тебя с этим великим праздником, гордится тобой и твоими друзьями, желает полного выздоровления и с нетерпением вновь ждет в свои ряды! ■

С юбилеем, Идрис!



Администрация, профсоюзный комитет и коллектив механического цеха участка № 1 СМУ-6 Метростроя сердечно поздравляют Идриса Маджидова с 60-летним юбилеем!

На Московском метрострое Идрис Магомедович трудится 39 лет. Коллеги отмечают его добросовестный многолетний труд, высокий профессионализм и большой личный вклад в строительство многих станций Московского метрополитена. Новых трудовых успехов, здоровья и семейного благополучия! ■

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: Светлана Генералова, Сергей Живаев, Евгений Калинин, Александр Попов (фото)
УЧРЕДИТЕЛЬ: Акционерное Общество «Московский Метрострой». ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Сергей Живаев

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ: 127051, г. Москва, Цветной бульвар, 17. ТЕЛЕФОН: +7(495) 276-77-77 (доб. 414) E-MAIL: pr@metrostroy.ru САЙТ: metrostroy.ru/press-center/newspaper

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 30.04.2026 г. Газета отпечатана в типографии АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40с1. Заказ № 2055-2026. Тираж 1700 экз. Распространяется бесплатно

