

На станции «Марьяна Роца» БКЛ строители приступили к монтажу металлических конструкций наземного вестибюля. О необычном дизайне единственного выхода – стр.2

Отдел электромеханических устройств существует в Мосметрострое 87 лет. С какими задачами сталкиваются его сотрудники, и как находят необычные решения – стр.3

Анна Буроменская посвятила около 60 лет жизни работе в детском саду «Жемчужинка». О судьбе воспитателя, полной любви к детям метростроевцев – стр.4

# МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

## МЭР МОСКВЫ ОСМОТРЕЛ ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА «СОКОЛЬНИКОВ»

Мэр Москвы Сергей Собянин 9 ноября побывал на строящейся станции «Сокольники» Большой кольцевой линии (проектное название – «Стромынка»). Он проверил готовность новой станции в сопровождении генерального директора АО «Мосметрострой» Сергея Жукова.

### НОВОСТИ

Градоначальник отметил, что строители выполнили сложнейшую работу по сооружению новых тоннелей всего в шести метрах от действующей одноименной станции Сокольнической линии, а также под путями Ярославского направления Московской железной дороги.

Сама станция готова на 50 процентов. В настоящее время продолжается сооружение основных конструкций станционного комплекса. Специалисты УСР приступили к отделке пола на платформе. В качестве покрытий выбраны светлые и темные оттенки гранита. Колонны станционного зала облицуют белым мрамором. В дизайне новой станции будут преобладать белые и серые тона. Потолки в кассовом зале и на платформе выполнят из алюминия.

Также метростроевцы готовятся приступить к работам по сопряжению старого и нового станционных комплексов двух «Сокольников». Завершается устройство ограждающих конструкций котлована, через который будет строиться один из переходов между Большой кольцевой и Сокольнической линией. Их будет два: в вестибюле и в торце платформенной части действующей станции. Пассажиры смогут пересечь на станцию «Сокольники» или выйти к Песочному переулку, парку Сокольники и Русаковской улице.

К открытию «Сокольников» Большого кольца территорию вокруг станции и прилегающие улицы благоустроят, восстановят историческую липовую аллею. Новая станция улучшит транспортное обслуживание района Сокольники, разгрузит действующие линии столичной подземки – Арбатско-Покровскую, Сокольническую и Калужско-Рижскую. ■



Фото – Александр Попов

## ПРИСТУПИЛИ К ПРОХОДКЕ ТОННЕЛЕЙ ДО СТАНЦИЙ «ФИЗТЕХ»

Тоннелепроходческий механизированный комплекс Herrenknecht S-770 с именем «Татьяна» 5 ноября начал проходку правого перегонного тоннеля от «Лианозово» к станции «Физтех» Люблинско-Дмитровской линии.

Щит стартовал с площадки №36, расположенной на Дмитровском шоссе. Руководит проходкой начальник участка №1 СМУ-1 Илья Звягин. Впереди у «Татьяны» 2,4 км пути, который пройдет под железной дорогой, МКАДом, вдоль жилых районов к поселку Северный.

Для ТПМК Herrenknecht S-770 это уже шестая проходка. Ранее комплекс был задействован на строительстве перегонных тоннелей Люблинско-Дмитровской линии и Большой кольцевой, всего машина преодолела 8,5 км тоннелей. Последняя проходка завершилась 19 июня, щит соорудил тоннель от строящейся станции «Сокольники» БКЛ до площадки №17 рядом с Рижской эстакадой. Перед новым стартом ТПМК прошел полную санацию силами специалистов УММ.

Платформенный участок «Лианозово» почти полностью забетонирован, готовность – 80%. Следом за «Татьяной» отсюда 17 ноября стартовал ТПМК Herrenknecht

S-771 с именем «Ирина», который соорудит левый перегонный тоннель на север.

«Физтех» станет конечной станцией на Люблинско-Дмитровской линии, разместится севернее бульвара Академика Ландау. У станции запроектирован один вестибюль, ведущий к Дмитровскому шоссе. Строительство запланировано на глубине 15-20 метров в непосредственной близости от магистральных водоводов и жилых домов. Кроме того, в этом месте находится множество инженерных сетей, которые необходимо вынести из зоны строительства. ■



Фото – Александр Попов



Фото – Александр Попов

### ДЕЛО ТЕХНИКИ

Тоннелепроходческий комплекс Lovat 242-SE с именем «Клавдия» соорудил правый перегонный тоннель от тупиков за станцией «Селигерская» до «Улицы 800-летия Москвы» на продлении Люблинско-Дмитровской линии метро. За 50 дней щит преодолел 290,4 метра.

Особых сложностей для бригад ТО-6 за неполные два месяца не было. Геологию на участке Люблинско-Дмитровской линии изучили заранее. На первых 126 метрах ТПМК встречал преимущественно карстовые породы.

– Мы уже сделали выводы по ранее пройденному левому перегонному тоннелю, – рассказал начальник участка №2 ТО-6 Евгений Бачурин. – Мы поняли, как лучше вести машину, поэтому на правом тоннеле справились достаточно оперативно. Рассчитывали на одну скорость, но получилось даже быстрее.

В среднем в сутки «Клавдия» на глубине 19 метров проходила до десяти метров, специалисты за 24 часа монтировали восемь колец.

– Легендарный щит чувствовал себя в основном прекрасно, – продолжил Евгений Бачурин. – Была небольшая поломка

## БЕТОННОЕ ЛОЖЕ ДЛЯ «КЛАВДИИ»



Фото – Александр Попов

Заместитель генерального директора АО «Мосметрострой» Олег Мельников (справа на фото) и главный инженер ООО «ТО-6 Метростроя» Виктор Самара

с гидромотором, но ее быстро устранили. К выходу ТПМК на площадке №33 готовились основательно. Был сооружен и обустроен котлован. Работы вели специалисты Строймехсервиса с мая.

– Мы отвечали за все земляные работы. Силами сотрудников СМС участка № 6

сделали стену в грунте. Мы разработали котлован, – рассказал начальник участка №2 СМС Илья Шевляков. – Для этого действовали пять человек ИТР и 12 механизаторов. На площадке из техники применяли преимущественно экскаваторы и один бульдозер.

За прошедшие месяцы вывезли порядка 110 тысяч кубометров грунта. Перед приближением «Клавдии» ТО-6 подготовили для нее бетонное ложе длиной 288 метров – по такому настилу ТПМК тащат дальше. Для опытной машины подобная операция проводится впервые. Тянет щит себя сам, отталкиваясь от смонтированных полуколец.

За главной частью «подтягивается» и весь щитовой комплекс. «Клавдия» так прошла 187 метров, перед следующей сгоней ей необходимо отдохнуть – механизированному комплексу с бесменным именем предстоит «почистить» свои металлические детали. Щит ждет санация, в ходе которой заменят режущий инструмент, смажут все элементы.

– Режущий инструмент меняют в зависимости от геологии. Но в среднем приходится выходить в камеру ротора для такой операции раз в 300 пройденных машинных метров, – пояснил Евгений Бачурин. – Но бывает, меняем режущий инструмент и чаще. При определенных нагрузках можно делать выводы, что пора выходить в камеру ротора на замену режущего инструмента.

Через месяц «Клавдия» вновь будет в боевом строю. До середины декабря ее протаскают по котловану для дальнейшего сооружения тоннеля от площадки №33 до площадки №36, в сторону «Лианозово». ■

## ДЕЛО ЖИЗНИ

Я родился и вырос в Москве. В семье, где мама, Елена Максимовна Сеславинская, начинала мастером в КСР (так раньше назывался УСР), была там главным инженером, а потом работала в Управлении Метростроя. А отец, Сергей Иванович Сеславинский, работал в институте «Метрогипротранс» начальником отдела трассы, а в конце 80-х был выбран коллективом института директором и до конца 90-х возглавлял его. По совету родителей я решил стать строителем и начал готовиться к поступлению в МИИТ.

## ИНСТИТУТСКИЕ ГОДЫ

К поступлению в институт готовился по конспектам моего приятеля, который годом раньше уже поступил в Геологоразведочный институт. В то время я серьезно занимался спортом – академической греблей, и на Гребном канале в перерыве между тренировками я зубрил конспекты и решал задачки по математике и физике.

Поступил на факультет «Строительство железных дорог» по специальности «Путь и путевое хозяйство». Нам преподавали промышленное и гражданское строительство, мосты и тоннели, геологию и, конечно же, основу – путь и путевое хозяйство.

Период учебы в институте совпал с проведением в Москве Олимпийских игр 1980 года, где мы, студенты МИИТа, как и студенты других московских строительных институтов, работали на строительстве спортивных комплексов Москвы. Миитовцы работали на спортивном комплексе «Олимпийский» на проспекте Мира, поэтому я учился не 5, а 5,5 лет. Знал ли я тогда, что через какое-то время буду много лет работать здесь же, рядом с «Олимпийским», в здании Московского метрополитена!

В декабре 1983-го окончил институт, а уже в январе 1984-го по распределению работал в ТО-6 Метростроя сменным инженером на путевом участке.

## МЕТРОСТРОЙ

Первым участком работы были перегонные тоннели строящейся тогда Замоскворецкой линии от «Кантемировской» до «Красногвардейской», где приходилось работать практически без выходов. Потом – шпалопропиточный завод в Нижегородской области, куда меня направили на все лето с небольшой путевой бригадой отбирать деревянные шпалы для Метростроя.

С путевым участком меня направили на строительство шахты №916, через которую сооружались перегонные тоннели Тимирязевского радиуса между «Петровско-Разумовской» и «Владыкино», начальник участка – Иван Петрович Ретюнский, с ним я дружу до сих пор. Проходка ствола осуществлялась способом погружения опускной крепи в тиксотропной рубашке.

## ИЗНУТРИ

«Марьяна Роцца» – одна из самых технически сложных строящихся станций столичного метро. Это признают и городские власти, и московские метростроители. Здесь уже сооружен наклонный ход длиной 130 метров для четырех линий эскалаторов. Они доставят пассажиров от единственного на этой станции вестибюля к платформе островного типа.

– Наклонный ход полностью пройден, на нем завершены гидроизоляционные работы. В данный момент ведется монтаж плит перекрытия. Именно по ним потом «пойдут» эскалаторы, – сообщил заместитель главного инженера СМУ-8 Дмитрий Файзрахманов. – Всего смонтировано 87 плит из 122. За день удается уложить от 12 до 15 штук.

Процесс относится к категории работ повышенной опасности. Монтирует плиты бригада из девяти человек и только в дневное время.

Работы ведутся и на поверхности. На стройплощадке уже возвышается металлический каркас – основа для будущего вестибюля. Как отмечает Файзрахманов, основные помещения четырехэтажного вестибюля уже сооружены. Его дизайн будет необычным для всей городской подземки. Главным украшением станут округлые колонны, напоминающие фарфоровую посуду, а в качестве опор наземного фойе выступают огромные шары. Интересно технология их изготовления: шары

## БУДУ СТРОИТЬ, ПОКА ЕСТЬ СИЛЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

**Мы открываем новую рубрику «Дело жизни». Она расскажет о тех, кто посвятил себя строительству метро, кто идет с Метростроем рука об руку. Ее первым героем стал Александр Сергеевич Сеславинский. Многие помнят его по работе в Московском метрострое, кто-то знаком с ним по Московскому метрополитену. Его тридцатипятилетняя трудовая биография тесно связана с сооружением городской подземки. Александр Сергеевич – почетный строитель России. В канун своего 60-летия он поделился с читателями «Метростроевца» тем, как жил и работал все эти годы.**



Кольца собирались наверху, а потом давливались гидравлическими домкратами вниз. После того, как ножевое кольцо вошло в твердую породу, оно было демонтировано, и началась классическая проходка ствола на взрыв или на молоток.

С коллегами из СМУ-8 строили перегон от «Чеховской» до «Цветного Бульвара», а вместе со СМУ-14 на «Чеховской» соорудили удлинение среднего зала с наклонным ходом. На перегоне «Полянка» – «Боровицкая», где работали СМУ-1, СМУ-5, и СМУ-6 Метростроя, специалисты ТО-6 укладывали верхнее строение пути (ВСП). На перегоне от «Теплого стана» в сторону «Ясенево» вели проходку щитом с рассекающими перегорками и строили на перегоне вентиляционную шахту.

Потом были курсы подготовки резерва руководящих кадров Минтрансстроя. Моя дипломная работа на этих курсах была «Проходка тоннелей в неустойчивых грунтах тоннелепроходческим комплексом с гидропригрузом забоя».

Начальник ТО-6 Виктор Васильевич Сидорцев и главный инженер Георгий Васильевич Макаревич доверили мне руководить участком, который должен был провести подготовительные работы для монтажа ТПИМК на строительной площадке, и вести проходку тоннелей на переходном участке с мелкого заложения на глубокое от «Кожуховской» до «Дубровки» полученным из Германии проходческим комплексом «Вайсс унд Фрайтаг» (Wayss & Freytag) в обводненных грунтах, то есть в пльвуне. Появилась прекрасная возможность на практике применить свои знания.

Для работы на «Вайссе» пришлось набирать специальную команду. Трудность заключалась в том, что для обслуживания ротора, резцов и патрубка для выдачи породы приходилось выходить в забойную зону, которая удерживалась от обрушения повышенным давлением воздуха, – настоящий кессон. Для такой работы отбирали как в космонавты. Под моим началом успешно прошли только один перегон. Второй проходили без меня, я к тому времени уже был начальником участка в СМУ-6 Метростроя на сооружение СТП и БТП «Чкаловской». Потом работал в СМУ-5 Метростроя на строительстве второй «Петровско-Разумовской» и перегонах от «Крестьянской заставы» до «Дубровки».

## МЕТРОПОЛИТЕН

В 1994 году Игорь Сергеевич Рукавишников пригласил меня работать в Московский метрополитен инспектором по качеству и приемке работ в производственный отдел Дирекции строящегося метрополитена. Я курировал СМУ-12 Метростроя на строительстве станций «Кожуховская», «Волоколамская», «Мякинино» и метромост в Мякинино, который соорудил Мостоотряд №4. В 1994 году ввели в эксплуатацию участок Люблинской линии от «Чкаловской» до «Волжской», а в следующем году – от «Люблино» до «Марьино». Почти три следующих года из-за нехватки бюджетных средств новых пусков не было.

Станцию «Дубровка» Люблинско-Дмитровской линии на перегоне между «Крестьянской заставой» и «Кожуховской» поезд проезжали без остановки, открыли ее

только в конце 1999 года. Из-за паропровода шинного завода, проходившего рядом с будущим вестибюлем станции, грунт вокруг наклонного хода пришлось дополнительно морозить, а проектную документацию корректировать в части проходки наклонного хода и строительства вестибюля.

В этот период в нашем производственном отделе была создана группа по переключкам коммуникаций, освобождению территории строительства объектов метро и присоединению к сетям постоянного энергоснабжения, водоснабжения и водоотведения. Эту группу из четырех человек я и возглавил.

В 2000 году была «Улица Академика Янгеля», в 2001 – «Аннино», в 2002 – «Бульвар Дмитрия Донского». В 2003 году пущены в эксплуатацию Бутовская линия и «Парк Победы».

Заместителем главного инженера ДСМ я был назначен в 2004 году, курировал отдел инженерной подготовки строительства и сооружения новых станций и линий.

Второй вестибюль «Маяковской» в 2005-м ДСМ соорудили в сложнейших гидрогеологических условиях со специалистами СМУ-8, примыкание к действующей станции «Маяковская» осуществляли под зданием, где в то время располагалось Министерство экономического развития.

Отдав Московскому метрополитену 23 года, я закончил работу в должности заместителя начальника метрополитена – начальника ДСМ.

## НАШИ ДНИ

Вот уже третий год работаю в Государственном казенном учреждении «Управление дорожно-мостового строительства» (ГКУ «УДМС»). Мы строим метро в Новой Москве. В 2019 году совместно с Департаментом строительства города Москвы ввели в эксплуатацию четыре станции на продлении Сокольнической линии: «Филатов луг», «Прокшино», «Ольховая» и «Коммунарка». Сейчас рассматриваются проекты дальнейшего развития метрополитена в Новой Москве.

Метро – это уже часть меня. Я, наверное, буду его строить, пока есть силы и возможности их приложить к этому, на мой взгляд, важному делу. Поэтому всем вам, мои коллеги и друзья, в ответ на ваши поздравления в мой адрес я хочу пожелать по-настоящему больших успехов в нашей общей работе. А кроме того, конечно же, здоровья и счастья всем метростроителям!

## ШАРЫ УКРАСЯТ «МАРЬИНУ РОЦЦУ»

**На станции «Марьяна Роцца» (проектное название – «Шереметьевская») Большой кольцевой линии метро идет установка плит перекрытия на наклонном ходе. Рассказываем, какой будет одна из самых глубоких станций на Большом кольце: что происходит на «Марьиной Роцце» сейчас и какое убранство она получит потом.**

сначала специально выравнивают, делают из них полусферы, а затем распиливают. Одна половина останется внутри вестибюля, а вторая – на улице. Между половинами шара вставят стеклопакет, который предотвратит промерзание помещения.

– В настоящее время шары находятся в отдельной мастерской, – рассказал Дмитрий Файзрахманов. – Сам проект выполняет «ДС-инжиниринг». Для них до лета следующего года смонтируем металлические конструкции, которые удержат оригинальные детали будущей станции.

Диаметр шаров составит 2,5 метра. В качестве основного материала используется полированная нержавеющая сталь, дутая под давлением воды. Толщина нержавеющей стали – три миллиметра, а каждая половинка с подлинным весом 350–370 килограммов. Установка сфер запланирована на июль 2021 года. До этого времени строители также закончат облицовку вестибюля сэндвич-панелями.

На потолках входного павильона разместятся перфорированные панели. Они облегчат установку систем вентиляции, кондиционирования и подачи тепла.

– На вестибюле уже завершили штукатурные работы, – продолжил Дмитрий.

– В настоящее время ведется монтаж электрики, вентиляционной и слаботочных систем. Кроме того, идет устройство понизительных тяговых подстанций и блока технических помещений.

И здесь кроется вторая особенность «Марьиной Роццы». Впервые строители сооружают четырехэтажный вестибюль вместе с блоком технических помещений и тягово-понижительной подстанцией. Обычно эти инженерные сердца станций метро располагаются ближе к тоннелям, под землей. От инженерной точки в вестибюле дополнительное питание в 10 киловольт пойдет на подземную часть станции.

– В следующем месяце начнется поставка оборудования для СМУ-24, которое смонтирует шкафы управления тяговой подстанцией, – отметил Файзрахманов.

Масштабные работы на «Марьиной Роцце» кипят и в тоннелях. Строители гидроизолируют подходы выработки со стороны двух пикетов – 270 и 272. Также ведется проходка правого станционного тоннеля.

– Проходка ведется с помощью буровзрывных работ с ограничением. Их проводят только на строго отведенных участках, – рассказал начальник участка №3

СМУ-8 Алексей Матвеев. – В основном метростроители используют два тубингоукладчика. Один из них «трудится» на пилот-тоннелех диаметром шесть метров, где идет ликвидация временной обделки между пикетами.

Строителям предстоит демонтировать 200 колец диаметром 6,5 метра по правому станционному тоннелю и расширить его. Вторая машина диаметром 8,5 метра помогает монтировать кольца. Всего в станционном тоннеле к установке запланировано 195 колец.

– В настоящее время со стороны 270-го пикета поставлено 43 кольца, а со стороны 272-го – 48. Также мы приступили к разработке калотты, – продолжил Алексей Матвеев. – Монтаж колец запланирован на начало декабря.

На самом станционном комплексе продолжается проходка. Кроме того, строители заняты на гидроизоляционных работах и заменах болтовых креплений.

## СПРАВКА

Пикет – нумерованная точка на трассе, служащая для определения положения вдоль линии. Расстояние между двумя пикетами – 100 метров по горизонтали. В Московском метрополитене расположено нулевых пикетов выбирается, как правило, на середине линии. Связано это с тем, что за точку отсчета по традиции принята Красная Площадь, нулевой километр.



Фото – Александр Попов

1

ЗАМОЧНАЯ СКВАЖИНА

**Гранитные полы, облицованные мрамором колонны, кажущиеся бесконечными рельсы... Все это красиво, но словно застыло. Станции расцветаются и оживают после того, как запустятся десятки систем нажатием кнопки, чему предшествует сложная работа специалистов по электромеханическим устройствам.**

ИНЖЕНЕРНАЯ НАЧИНКА

Многие москвичи спускаются в подземку каждый день, там тепло, светло и оживленно. Мы вдыхаем знакомый запах, слышим привычное гудение, а в вагоне – мерное постукивание. Тысячи пассажиров безопасно и быстро добираются почти до любой точки столицы на метро. Этот комфорт обеспечивает работа многочисленных сложных устройств и механизмов.



Фото – Александр Попов

2

С самого начала, с 1930-х, метро строилось как хорошо развитый подземный город с электроснабжением и тягой составов, освещением и связью, отоплением и вентиляцией, канализацией и эскалаторами. Со временем подземный город становился все более технически продвинутым: появились комплексы пожарной и охранной безопасности, системы телемеханики, видеонаблюдения и диспетчеризации. Сегодня при сооружении одной станции метрополитена с прилегающими к ней полуперегонами монтируется до 60 инженерных систем. И с каждым новым объектом их количество увеличивается.

НЕВИДИМЫЙ ФРОНТ

Сделать так, чтобы москвичам было удобнее ездить на метро, и отладить все необходимые системы – задача отдела электромеханических устройств (ОЭМУ). Он существует уже 87 лет, в наши дни в нем работает 11 высококвалифицированных специалистов, каждый из которых отвечает за определенные системы на станциях. Эти люди точно знают, что

НА ПУЛЬСЕ СТАНЦИЙ

такое многозадачность. Руководит отделом Александр Сопронкин. В 1994 году он пришел в метро работать слесарем. В 2008-м уже был начальником дистанции электромеханической службы на Таганско-Краснопресненской линии...

Пассажиры спускаются на платформы на эскалаторах. Оказываются под землей и спокойно там дышат. Выбирают нужный

и «Верхние Лихоборы», то казалось, что все предусмотрели. В том числе строительство помещения для водоотливной установки. Как выяснилось позже, соорудить помещение таких размеров не дают обводненные грунты. Специалисты электромеханического отдела решили с ними не воевать, а договориться: разработали и согласовали компактное размещение насосов и элек-



Фото – Александр Попов

3

путь или находят переход благодаря указателям с подсветкой, видят время прибытия поезда на табло. Состав выныривает из темноты по ходовым рельсам за счет постоянного тока в контактном рельсе, напряжение на котором составляет 825 В. Попади туда вода, и случится страшное, но везде сухо. А когда нужно – например, чтобы вымыть тоннели или в редких экстренных случаях потушить пожар, – вода появляется.

Пассажирам нет дела до подстанций и тяговых сетей, кабельных линий и трансформаторов, приточно-вытяжных систем, трубопроводов и насосов. И правильно, потому что все это отлажено и действует благодаря ежедневной, подчас ненормированной, работе сотрудников ОЭМУ. Список задач его специалистов кажется бесконечным: установка, отладка и пуск десятков систем традиционно сопровождаются согласованиями, отчетами и тоннами бумаг. Впрочем, это штатные ситуации. Но бывают и другие.

ОПЫТНЫЙ ПУТЬ

Когда строили станцию «Тропарево», по заданию метрополитена внедрили новейшую автоматизированную диспетчерскую систему (АСДУ ЭМС). Все тщательно проверили, но система, вопреки ожиданиям, дала сбой. Пуск станции оказался под угрозой. Решение сотрудники ОЭМУ нашли в экстренном режиме – они разработали алгоритм временного управления оборудованием. И станцию запустили по графику. Позже этот прием выручал при вводе еще пяти объектов на Сокольнической и Люблинско-Дмитровской линиях. Станции уже работали четко и безопасно для пассажиров, а новую систему автоматки попутно доводили до ума.

Бывает, ОЭМУ приходится договариваться с природой. Когда проектировали перегон между станциями «Окружная»

и «Верхние Лихоборы», то казалось, что все предусмотрели. В том числе строительство помещения для водоотливной установки. Как выяснилось позже, соорудить помещение таких размеров не дают обводненные грунты. Специалисты электромеханического отдела решили с ними не воевать, а договориться: разработали и согласовали компактное размещение насосов и элек-

троборудования ОВУ-9134. Это сильно сэкономило ресурсы и время строителей. С подобными задачами, требующими большого опыта, профессионального чутья и творческого подхода, отдел электромеханических устройств сталкивается регулярно – московское метро продолжает разрастаться. Сейчас ОЭМУ работает на новой станции «Электроводская» Большой кольцевой линии. Объект должны сдать в конце 2020-го.

ИНТЕРЕСНО

Московский метрополитен потребляет свыше 4,5 % общегородского объема электроэнергии: 75 % идет на тягу поездов, 25 % – на поддержание систем жизнеобеспечения. Протяженность кабельной сети столичной подземки составляет более 12 тысяч километров.

БУМАЖНАЯ ИСТОРИЯ

Новые станции делают перемещение по столице удобнее, и москвичи часто с нетерпением ждут, когда метро, а вместе с ним и весь город, станет ближе. И в Метрострое это отлично понимают. Но заложить станции, смонтировать оборудование и провести пусконаладочные работы – лишь полдела. Нужно еще подготовить массу документов и согласовать множество деталей.

Проектная и техническая документация сопровождают каждую действующую на станциях систему. Эти системы, в свою очередь, вводятся только по специальным разрешениям, получение которых требует особого таланта и упорства. А выполненные работы нужно сдать разным инстанциям: от служб эксплуатации до Мосгосстройнадзора. Ведомства проверяют, соответствует ли то, что заявлено на бумаге, действительности.

В бумажном хаосе легко потерять суть и забыть, ради чего все затевалось. И здесь специалистов из отдела электромеханического оборудования выручают целеустремленность, внимание к деталям и умение договариваться. Они находят компромиссы, решают нестандартные задачи и четко ведут свою линию. Это и позволяет открывать новые станции для пассажиров. Чтобы те быстро и с комфортом в любое время с 5:30 утра до 1:00 ночи привычно спускались в подземку и ехали по своим делам, не замечая слаженной работы хитрых систем и механизмов.



Фото – Александр Попов

4

Иван Корсаков, Александр Сопронкин, Владислав Семенухин, Максим Ковылин, Станислав Чернышев, Ирина Меняшкина, Александр Лебедев, Тагир Незаметдинов, Роман Бугаенко, Виктор Дианов (1) Заместитель начальника Максим Ковылин на пусковой станции «Электроводская» БКЛ (2) Тагир Незаметдинов проверяет соответствие смонтированного оборудования рабочей документации (3) Начальник отдела Александр Сопронкин и ведущий инженер Виктор Дианов за работой (4)

## БЫЛА ИМ КАК МАМА



**Анна Михайловна Буроменская – воспитатель, посвятивший всю свою жизнь детям метростроевцев, ветеран КСУМа, ветеран ВОВ, узник концлагерей. Она отработала в детском саду в Ухтомке (старом №183 и новом №626 «Жемчужинка») 58 лет с 1954-го по 2012 год. За эти годы через нее прошли тысячи детей, которые по сей день вспоминают ее добрыми словами. Их судьбы сложились по-разному, но каждого из них Анна Михайловна помнит, расскажет об особенностях характера, способностях, привычках.**

### СОЦИАЛЬНЫЙ КОМПАС

Анна Михайловна родилась 19 июня 1937 года в деревне Свитино Калужской области. Совсем крошкой она застала Великую Отечественную войну. Анне тогда было 3 года. В деревне, где жила их семья, не было ни телефонов, ни радио. Как-то приехали мотоциклисты и сообщили о начале страшных событий.

Деревню Свитино оккупировали немцы. Всех детей согнали в большой дом, держали там около двух месяцев, хотели поджечь. И только по чистой случайности этого не произошло. Потом детей и родителей погнали в деревню Фатьяново Калужской области, держали в бане в полутора километрах от железной дороги. Уже были подготовлены вагоны для отправки детей и родителей в Германию, но солдаты Советской Армии их освободили. Все тяготы оккупации Анне пришлось испытать с ранних лет.

В 1954 году Анна Буроменская начала работать в детском саду №183 Метростроя. Ей не было и семнадцати. Таких юных, конечно, не брали, но устроиться куда-то в те времена было очень сложно, по рекомендации родственницы и под ответственность заведующей Анна начала трудиться поваром, а позже – нянечкой.

Московский метрострой в те годы включал в себя множество организаций не только строительного профиля. В компании имела своя социальная база, обеспечивающая сотрудников жильем, меди-

Детей в группах было по 25-30 человек. Анна Михайловна до сих пор помнит, как кутала малышей в спальные мешки и носила их спать на дальнюю веранду. Зимой строила для них ледяные горки, фигурки Деда Мороза и Снегурочки, цветные пирамидки. Ее участок в детском саду знали все.

Впоследствии Анна Буроменская семь лет отучилась в пединституте и стала полноценным воспитателем. К тому времени старый детский сад сломали и построили новый – №626 «Жемчужинка». Его заведующей стала Лидия Семеновна Белкина, потом Валентина Васильевна Бобкова.

Несмотря на тяготы, Анна Михайловна хранит много теплых воспоминаний о тех годах. Коллектив был единой семьей, знали друг про друга все. Семьями ходили в походы, выезжали в Балабаново, собирали грибы и ягоды в местном лесу.

Воспитанников своих Анна Буроменская очень любила как своих детей, ухаживала за ними, стирала одежду, кормила, дарила им ласку и тепло, старалась привить им хорошие привычки. Признается, что была им как мама. Единственный сын очень ревновал. Действительно, на него оставалось мало времени, много сил отнимала работа, на которой частенько приходилось задерживаться допоздна. Но сына она любила, как любит сейчас и своих внуков.

В «Жемчужинке» Анна Михайловна проработала до пенсии и много лет после. Сейчас в ее доме хранится много альбомов с фотографиями воспитанников, благодарностями и отзывами от родителей.



Здание старого детского сада №183 Метростроя

цинским обслуживанием, культурным досугом, предоставлялись путевки для оздоровительного отдыха, были созданы условия для занятий спортом.

Содержанием и развитием социальной базы занималось Коммунально-строительное управление Московского Метростроя. Заботились работники КСУМа и о детях метростроевцев, пока их родители трудились на сооружении московского метрополитена. Всего было 18 детских садов, которые дети посещали круглый год, и два детских лагеря – «Тучково» и «Фролки».

Детский сад №183 был учреждением санаторного типа, детей сюда отдавали родители на три месяца. Ребята, по воспоминаниям Анны Михайловны, были маленькие, ослабленные, требовали повышенного внимания и заботы. При этом условий для их комфортного содержания тогда не было. Помещения имели печное отопление, вода – только холодная. Иногда молодой нянечке приходилось и самой рубить дрова для печи, и ездить за водой на дальнюю колонку, и когда вода в кране отсутствовала.

Воспитанниками Анны Михайловны были: сын Анатолия Ададунова Тимофей, внучка Ирина, племянники Илья и Алеша; сын Зои Штенберг Миша; сын Георгия Ильиных Дима. Дети из последней группы в настоящее время уже учатся в школе.

Одна из воспитанниц «Жемчужинки», Аня Кузнецова, пошла по стопам своей воспитательницы, работает с детьми, преподает им английский язык. Она написала следующие строки:

*«Годы, проведенные в моем детском саду, это самое незабываемое время в моей жизни, и все благодаря Анне Михайловне, моей воспитательнице. В детстве для меня вы были второй мамой. Я бежала в детский сад, зная, что ваша улыбка будет встречать меня. Самый добрый, улыбочивый, справедливый воспитатель. Вы многому меня научили – доброте, заботе о близких, рисованию. До сих пор храню папку с рисунками, которую вы бережно собирали все годы, проведенные в детском саду. Спасибо вам за все, дорогая Анна Михайловна! Низкий вам поклон.»*

### СПОРТ

#### ВОШЛИ В ПЯТЕРКУ

Сборная Московского метростроя по волейболу 7 ноября приняла участие в ежегодном турнире памяти Александра Ивановича Иванова. Соревнования прошли в спортивном комплексе «Игровой» ЦСКА на призы ПАО «Совфрахт».

Соперники определялись на месте в ходе жеребьевки. Игры шли одновременно на двух площадках. За ходом игры следили профессиональные судьи. Среди



## ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ НОЯБРЯ

### 50 лет

**Ашуров С.Т.**, бетонщик, ТО-6  
**Беляев И.В.**, крепильщик, СМУ-8  
**Гусев С.А.**, проходчик, СМУ-8  
**Дементьев И.А.**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24  
**Касаткин А.А.**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24  
**Коренсков Ю.В.**, водитель, СМС  
**Куценков А.Н.**, проходчик, СМС  
**Лосев А.А.**, машинист холодильной установки, СМС  
**Макаренко С.В.**, арматурщик, СМУ-8  
**Посажеников А.В.**, ведущий специалист, СМУ-1  
**Рязанов А.В.**, проходчик, ТО-6  
**Толстов А.А.**, слесарь, УСП  
**Чернявский И.Д.**, горнорабочий, СМУ-1

### 55 лет

**Агапова С.В.**, горнорабочий, ТО-6  
**Аникин Н.А.**, слесарь, ТО-6  
**Беренков Ю.И.**, водитель, СМУ-6  
**Вишняков Ю.В.**, водитель, СМС  
**Горелов И.Н.**, водитель, СМУ-8  
**Гуров М.Г.**, проходчик, СМУ-6  
**Каплунов Г.С.**, слесарь-сантехник, КСУМ  
**Латифов В.А.**, машинист башенного крана, СМУ-6  
**Лопаткин А.Б.**, зам. начальника управления – начальник отдела, АО «Мосметрострой»  
**Моков М.И.**, оператор пульта управления, Тоннель-2001  
**Рудаков О.В.**, машинист передвижной электростанции, СМС  
**Самуленков В.А.**, машинист экскаватора, СМС  
**Согомонян С.П.**, бетонщик, СМС  
**Стовпковский Н.Ю.**, тракторист-машинист, СМУ-8

### 60 лет

**Егоренкова Г.В.**, оператор по диспетчерскому обслуживанию лифтов, КСУМ  
**Корягин А.С.**, водитель, УММ  
**Маколова Н.В.**, уборщица, СМУ-1

### ПАМЯТЬ

#### ПРОШЕЛ СЛАВНЫЙ ПУТЬ



4 ноября 2020 года на 89-м году ушел из жизни ветеран Московского Метростроя, бывший начальник СМУ-15 Алексей Иванович Крюков.

Алексей Иванович пришел на Метрострой в 1951 году после окончания Елецкого техникума железнодорожного транспорта. Свою трудовую деятельность начал на строительстве станции «Смоленская», принимал участие в сооружении многих перегонов и станций: «Воробьевы горы», «Спортивная», «Краснопресненская», «Шаболовская», «Кузнецкий мост», «Менделеевская» и другие.

**над номером работали:** Ольга Демьянова, Павел Кораблин, Нана Король.

организаций, принявших участие, были такие, как ПАО Сбербанк РФ, Газпром-нефть – Московский НПЗ, ПАО «Совфрахт», Газпромтранс, АО «Мосинжпроект». Метростроевские спортсмены по итогам соревнований вошли в пятерку, за что получили памятный приз.

После определения победителей и церемонии награждения, игроков и болельщиков ждал сюрприз в виде развлекательной программы.

#### СРАЗИЛИСЬ В МЕТКОСТИ

В субботу 14 ноября впервые за долгое время наши спортсмены приняли участие в соревнованиях по стрельбе. Турнир, организованный Московской Федерацией профсоюзов, прошел в стрелковом тире «УСЦ ДОСААФ России ЮАО г. Москвы». Кроме метростроевцев, сразиться в точности и меткости приехали спортсмены еще из 12 членских организаций МФП. Из-за коронавирусных ограничений соревнования проходили со строгим регламентом, организация подразумевала недопустимость пересечения разных коллективов в одном помещении. Все участницы команд, каждая из которых состояла из десяти человек, были в масках, снимали их только в момент стрельбы.

**Мысев Н.П.**, плотник, КСУМ

**Петин М.А.**, начальник участка, СМС  
**Попов С.Н.**, проходчик, СМУ-1  
**Пузанова З.В.**, ветеран ТО-6  
**Смагина Т.Т.**, заведующая общежитием, КСУМ

### 65 лет

**Бабуринов В.Н.**, сторож, ТО-6  
**Жафярова Ф.Г.**, ветеран КСУМ  
**Игнат Г.Х.**, слесарь, СМУ-1  
**Лутовина В.А.**, ветеран КСУМ  
**Нигмаджанов Г.Р.**, ветеран ТО-6  
**Пивоварова С.М.**, инженер ПТО, СМУ-25  
**Свирикова В.А.**, уборщик служебных помещений, УММ  
**Федоров В.В.**, стропальщик, СМУ-6

### 70 лет

**Иванов А.В.**, генеральный директор, СМУ-1  
**Разумов Д.А.**, начальник лаборатории, АО «Мосметрострой»  
**Смирнов В.П.**, электрослесарь-монтажник, СМУ-24  
**Трушкина Н.В.**, ветеран ТО-6

### 75 лет

**Ададурова И.Т.**, ветеран АО «Мосметрострой»  
**Вострова А.С.**, ведущий инженер, СМУ-24

### 80 лет

**Сивакова З.Ф.**, ветеран АО «Мосметрострой»

### 85 лет

**Антонова М.А.**, ветеран УСП

### 90 лет

**Поляков А.А.**, ветеран СМУ-4

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

Алексей Иванович прошел славный путь в СМУ-6 Метростроя от сменного до главного инженера, стоял у истоков организации СМУ-15, которое возглавлял многие годы.

За доблестный труд на Метрострое награжден орденом трудового Красного знамени, орденом Знак почета, многими медалями. Был заслуженным строителем России.

За более чем 60-летнюю работу в прославленном Московском Метрострое воспитал многих инженеров-руководителей и рабочих, снискал уважение и почет многих поколений метростроевцев.

В последние годы, будучи на пенсии, Алексей Иванович принимал активное участие в общественной жизни нашего коллектива, был председателем совета ветеранов СМУ-15. Память о знаменитом метростроевце Алексее Ивановиче Крюкове сохранится в наших сердцах!