



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

2 «Лена» меняет имидж

3 Километры опережения

4 «Вперед, на Хани!»

№ 1 (64)
Январь 2014

БамСтройМеханизация

На строительстве подъездных путей к Усольскому калийному комбинату работает более ста единиц техники «СтройТранса» и МК-147



Галерея истории

Наступивший 2014 год будет насыщен юбилеями для нашей компании. В июле исполнится 40 лет со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали, а в ноябре такую же круглую дату отметит и «Бамстроймеханизация».

В «Бамстроймеханизации» и мехколоннах сейчас продолжают работать десятки ветеранов, приехавшие на БАМ в 70-х годах. Несмотря на свой возраст, а большинству их них уже за 60 лет, они отправляются на вахты на отдаленные участки, работают машинистами бульдозеров и экскаваторов, водителями и инженерами. Сегодня ветераны БАМа не только участники грандиозной стройки, но и высококвалифицированные строители, которые передают свой опыт молодому поколению. Руководство «Бамстроймеханизации» всегда отмечает особую роль механизаторов, прошедших школу БАМа. На страницах нашей газеты мы постоянно рассказываем о судьбах ветеранов, ставшими ярчайшими героями не только бамовской эпохи, но и сегодняшнего дня. Эту традицию мы продолжим и в этом, юбилейном, году.

Усольский разворот

РЕГИОН: ПЕРМСКИЙ КРАЙ

В Пермском крае набирает обороты строительство железнодорожной инфраструктуры для компании «ЕвроХим»

Наступивший год станет решающим на сооружении соединительного железнодорожного пути к Усольскому калийному комбинату. «Бамстроймеханизация» предстоит выполнить колоссальный объем работ на этом объекте. Сегодня идет усиление группировки, чтобы в кратчайшие сроки наверстать отставание по 2013 году и уже весной войти в график. Решающую роль здесь должны сыграть «СтройТранс» и МК-147.

Более одного миллиона кубометра грунта переработало ООО «СтройТранс» на сооружении соединительного железнодорожного пути к Усольскому калийному комбинату за 8 месяцев 2013 года.



При возведении земполотна используются армирующие слои из геосинтетических материалов

По словам механизаторов, могли бы выполнить гораздо большие объемы, но помешала погода.

— Климатические и геологические особенности участка строительства объекта не позволили использовать весь потенциал производственных возможностей ООО «СтройТранс» в весенний и осенний периоды 2013 года. Вследствие чего, в эти периоды основные силы предприятия были переключены на доставку инертных материалов. Но и здесь возникли проблемы с возможностями поставщиков по производству щебня, — рассказывает начальник ПТО ООО «СтройТранс» Владимир Шихранов. С целью сокращения сроков строительства объекта, «СтройТранс» закупил дробильно-сортировочный комплекс Powerscreen и наладил собственное производство щебня.

Местность, где ведется строительство железнодорожной инфраструктуры для Усольского калийного комбината, холмистая, изрезанная разветвленной гидрографической сетью, с крутыми высокими склонами долин и большими уклонами земной поверхности. Залегющие грунты в основной части представлены водонасыщенными песками и суглинками, что влияет на устойчивость земляного полотна.

— Проектом предусмотрено устройство армирующих слоев из геосинтетических материалов, как в основании, так и в теле насыпей. Поэтому перед укладкой геосинтетических материалов основание и слои земляного полотна тщательно выравниваются. Армирующие слои, располагающиеся в основании насыпей, защищаются слоями из щебня толщиной 80 см. Такая конструкция насыпей позволяет обеспечить устойчивость земляного полотна на слабых грунтах основания, но требует значительных производственных затрат, — продолжает Владимир Шихранов.

Для достижения высокого качества строительства и своевременного реагирования на его изменения, строительная лаборатория ООО «СтройТранс» оснащается современным оборудованием и приборами контроля качества: автоматическими сушильными камерами, приборами неразрушающего контроля и другим новейшим оборудованием.

С самого образования в «СтройТрансе» для выноса в натуре зданий и сооружений, а также для геодезической съемки применяются электронные тахеометры SOKKIA. Полученные данные обрабатываются современными программными комплексами IndorCAD и AutoCAD Civil 3D. Что позволяет качественно и своевременно осуществлять геодезические работы.

С 2010 года в «СтройТрансе» применяют систему GPS/ГЛОНАСС-мониторинга «АвтоТрекер», которая позволяет оптимизировать использование транспортных средств, повысить уровень ответственности водителей и уровень контроля над сохранностью грузов. В 2014 году планируется установка на топливозаправщики системы учета выдачи топлива совмещенной с системой идентификации транспортных средств и техники по электронным карточкам.

● Продолжение на стр. 3



Основной объем земляных работ предстоит выполнить в 2014 году



В январском номере альбом воспоминаний мы перелистаем с Владимиром Юдаевым, приехавшим в поселок Тындинский в 1973 году в составе МК-116. Как и многие ветераны, Владимир Александрович продолжает работать и сегодня. В следующих номерах газеты вместе с ветеранами мы продолжим вспоминать события тех лет, заглядывать в историю, рассказывать о технике, сыгравших решающую роль в строительстве. А рассказы наших героев будут украшать фотографии. В альбомах большинства ветеранов сохранилось много архивных снимков, сделанных во время строительства БАМа. Мы будем признательны, если Вы поделитесь этими фотографиями через газету с нашими читателями. Принесите снимки в отдел кадров мехколонны, после публикации в газете фотографии вам будут возвращены. Так вместе с вами мы создадим галерею «Бамстроймеханизации», которая будет интересна всем поколениям строителей.

«Лена» меняет имидж

РЕГИОН: АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ

**Усиленная МК-55
готовит плацдарм
для укладки асфальта
на 93—123 км дороги
Большой Невер —
Якутск**



Инженер-геодезист Александр Козин ведет установку высотников для послышной отсыпки земполотна

От сооружения земполотна до укладки асфальтобетона. После соединения ДСУ с МК-55 теперь эта мехколонна способна выполнять весь комплекс работ по строительству автомобильных дорог. Первым крупным объектом для обновленного предприятия стала федеральная дорога «Лена». Здесь продолжается реконструкция участка с 93 по 123 км. Накануне вместе с директором МК-55 Александром Купцовым мы побывали на стройплощадках и увидели размах работ.

Пейзажи на этом до недавнего времени одном из самых сложных участков трассы «Лена» в Амурской области меняются в буквальном смысле каждый день. А за год здесь все изменилось коренным образом. Так если раньше кафе в Джелтулаке стояло на пригорке, то после ре-



Прораб Вадим Поломурчук: «Если не будет серьезных поломок на дробильных установках, к лету заготовим 100 тысяч кубометров щебня»

конструкции трассы оно оказалось внизу от дороги — для обеспечения комфортного проезда земполотно было поднято на несколько метров вверх, многочисленные кривые превратились в прямую магистраль. Конечно, до сдачи в эксплуатацию предстоит выполнить еще большой объем работ, но уже сегодня практически на всем протяжении участка открыт проезд по обновленной широкополосной дороге.

— Основные работы по отсыпке земполотна уже выполнены. На одном участке мы готовим котлован под водопропускную трубу, на другом — разрабатываем полувыемку и строим ответвление длиной 600 метров к нефтепроводу. В целом это небольшие объемы, — рассказывает директор МК-55 Александр Купцов.



За счет строительства полувыемки смягчится уклон и не будет резкого перепада высот

Александр Степанович на площадке, с которой открывается отличная панорама стройки, сразу же проводит мини-совещание с заместителем директора МК-55 по производству Сергеем Домрачевым. Здесь же инженер-геодезист Александр Козин ведет установку высотников для послышной отсыпки земполотна на автодороги.

— По проекту мы должны смягчить этот уклон, за счет строительства полувыемки не будет такого резкого перепада высот, — объясняет Александр Козин. — А для стока воды предстоит построить канаву.

На разработке полувыемки на 107 км работают самосвалы Volvo. Это новейшие машины, которые в этом году поступили в «Бамстроймеханизацию». Возглавляет бригаду водителей известный ветеран БАМа Николай Таликин.



Директор МК-55 Александр Купцов на месте проводит мини-совещание со своим заместителем по производству Сергеем Домрачевым

— Я работал и на «МАЗах», и на «Магирусах», а последние годы на Volvo. Это отличная машина, здесь созданы все условия для работы водителя. Комфорт чувствуется во всем, продумана каждая мелочь, — рассказывает о новом самосвале Николай Дмитриевич. — После смены нет такой усталости, хотя мне 67 лет.

Самосвалы Volvo в МК-55 сейчас 12. Недавно к уже имеющимся 10 машинам поступили две новых. Это самосвалы с двигателями, оснащенные системой экономии топлива. Сейчас в мехколонне идет адаптация поступивших машин к условиям работы в районе, приравненному к Крайнему Северу. В МК-55 работают как самые новые самосвалы «Бамстроймеханизации», так и самые старые — три

«МоАза», поступившие в мехколонну в 2003 году. Вместе с Volvo и «МоАЗами» на реконструкции «Лены» в МК-55 работают и две «Астры». Они задействованы на щебеночном производстве.

— Нам надо уже готовиться к лету, когда начнется укладка асфальтобетона. В 2014 году перед МК-55 стоит задача заасфальтировать 10 километров трассы на участке 93—123 км. При этом у нас остались еще 8 километров в Якутии на участке 579—600 км, которые нужно сдать летом, — говорит о планах Александр Купцов. — Поэтому времени на раскочку нет, зимой необходимо подготовить задел для работы в теплое время года. Прежде всего, это заготовка материалов для дорожной одежды.

Уже в конце марта участок мехколонны по укладке асфальтобетона развернет свою работу в Якутии. В первую



Водитель Николай Таликин: «Volvo — отличная машина, в ней созданы все условия для комфортной работы водителя»

очередь нужно будет очистить от снега земполотно, которое в прошлом году было подготовлено для дорожной одежды. Одновременно провести расконсервацию асфальтобетонного завода и спецтехники. А в мае с наступлением тепла уложить первые метры асфальта в новом сезоне. После окончания работ на участке «Юхта» в короткие сроки все оборудование необходимо передислоцировать на участок «Джелтулак» в Амурской области. Здесь также развернуть производство и уложить асфальтобетон на 10 километрах. Сегодня уже разработаны схемы доставки материалов: битума, песка, щебня. Так в Тынде на производственной базе «Бамстроймеханизации» будет смонтировано оборудование для

плавки битума. Еще одна составляющая асфальта — щебень, он заготавливается из скального грунта, взятого из выемки.

— Сейчас в сутки дробильная установка производит 300 кубометров щебня. Ждем после ремонта дробилку Tetex, ее производительность в два раза выше этой, — говорит прораб щебеночного производства МК-55 Вадим Поломурчук. — К лету нужно заготовить 100 тысяч кубов щебня. Если не будет серьезных поломок, то этот объем мы заготовим без проблем.

По плану начать в этом году асфальтирование участка с последнего пикета до моста через реку Джелтулак. На мосту пока решено не укладывать асфальтобетон, чтобы дать время для естественной усадки земполотна на подходах к искусственному сооружению. Как подчеркивает директор МК-55 Александр Купцов, главное неукоснительно соблюдать все



Прораб Владимир Якшин: «Морозы дают о себе знать, мерзлый грунт в котловане под трубу сейчас разрабатываем гидромолотом»

этапы строительства, чтобы обеспечить высокое качество трассы. Особенно это касается дорожной одежды.

— Укладка асфальта — это очень ответственный момент. Поэтому, прежде чем выпустить асфальтоукладчик, нужно все досконально подготовить, — подчеркивает Александр Степанович. — Я бы отметил, что кроме технического аспекта очень важен кадровый потенциал. Могут быть отличные машины, но если нет специалистов, это просто металл. В 2013 году нам удалось собрать коллектив профессионалов, который справился с задачами по участку «Юхта», несмотря на сложные погодные условия, когда практически все лето лил дождь. Я надеюсь, что этой же командой мы будем работать и в этом году.

Усольский разворот

РЕГИОН: ПЕРМСКИЙ КРАЙ



Дробильно-сортировочный комплекс Powerscreen позволил ООО «СтройТранс» организовать собственное производство щебня

Окончание. Начало на стр. 1

Несмотря на то, что в «СтройТрансе» большое внимание уделяют технической составляющей предприятия, здесь, как и в других мехколоннах, считают, что успех работы зависит от людей, которые в сложнейших климатических условиях днем и ночью выходят на линию строить дороги.

— Прежде всего, хочется отметить работу машинистов экскаваторов: Анатолия Сергейчука, Василия Язева, машинистов бульдозеров: Александра Шапочкина, Николая Якимова, Владимира Андроманова, Геннадия Заикина, Александра Асманкина, машиниста катка Ивана Тарасова, машиниста сочлененного самосвала Николая Маурэра, — говорит директор ООО «СтройТранс» Александр Самодуров.

Сегодня в «СтройТрансе» работают механизаторы из Смоленской, Саратовской, Пензенской, Нижегородской областей, Пермского края, а также Украины и Беларуси. Продолжает трудиться

и часть рабочих и инженеров, принятых на работу в Сочи, когда «СтройТранс» там был задействован на олимпийских объектах.

Вахтовый поселок механизаторов располагается в селе Клецово Александровского района Пермского края. В поселке имеются все необходимые бытовые условия для проживания работников. Здесь же находится ремонтная база и управление строительного участка ООО «СтройТранс», а также штаб оперативной группы ОАО «Бамстроймеханизация». Сейчас число рабочих и ИТР, задействованных в одной вахте, достигает 950 человек. Вахтовый поселок «СтройТранса» уже не вмещает всех механизаторов, трудящихся на вахте, поэтому большая часть работников размещается в санатории «Уральское Раздолье», где также имеются все необходимые бытовые условия для проживания.

Для выполнения запланированного объема работ в Пермском крае «Бамстроймеханизация» усиливает парк техники «СтройТранса» и МК-147. В кон-

це 2013 года в «СтройТранс» поступил один сочлененный карьерный самосвал ASTRA ADT-35, также ожидается поступление двух тягачей IVECO с самосвальными полуприцепами типа ТОНАР.

— На строительстве объекта задействовано 57 самосвалов ASTRA, 13 экскаваторов, 10 бульдозеров, 9 виброкатков, 3 автогрейдера, 1 погрузчик, 1 дробильно-сортировочный комплекс и 13 единиц прочей вспомогательной техники, — рассказывает о парке «СтройТранса» заместитель директора по механизации Павел Просторядин.

2014 году в связи с большими объемами работ планируется привлечение наемной техники и автотранспорта. Для выполнения графика необходимо дополнительно не менее 50 единиц самосвалов, 10 экскаваторов, 10 бульдозеров.

Укладка верхнего строения пути намечена на 2014 год, поэтому в наступившем году необходимо будет завершить строительство притрассовых автодорог и земляного полотна железнодорожного пути.

СПРАВКА

Подъездные пути к Усольскому калийному комбинату строятся в рамках заключенного договора между ОАО «Бамстроймеханизация» и «ЕвроХим-Усольский калийный комбинат». По проекту предусмотрено сооружение 17 километров притрассовой автодороги, 24,5 километра железной дороги, а также железнодорожной станции Палашеры. Для этого механизаторам необходимо переработать 8 миллионов кубометров грунта.

Одновременно с развитием транспортной инфраструктуры идет строительство и самого Усольского калийного комбината. Здесь завершена проходка клетового ствола на Верхнекамском месторождении. Его глубина достигает 475 метров. Данный ствол необходим для спуска и подъема техники, оборудования, людей. Сейчас ведется проходка скипового ствола, по которому будет на поверхность доставляться руда. Начало добычи на крупнейшем в мире Верхнекамском месторождении калийных солей запланировано на 2017 год, а выход на максимальную мощность в 2021 году.

С МАЯ ПО НОЯБРЬ 2013 ГОДА ООО «СТРОЙТРАНС»

Выполнено:

232 тысячи м² армирующих слоев из различных геосинтетических материалов;

46 тысяч м³ защитных слоев из щебня;

Смонтировано:

395 м. п. металлических гофрированных водопропускных труб

Построено:

1,1 км временных землевозных дорог;

10 км постоянных и притрассовых автодорог;

2,5 км железнодорожных насыпей и выемок.

Километры на опережение

ИТОГИ ГОДА

В 2014 году на Дальнем Востоке сдача участков федеральных дорог после реконструкции увеличится на 40%

Дирекция строительства дорог «Дальний Восток» подвела итоги работы в 2013 году. В минувшем году строители сдали в эксплуатацию 153 км новых дорог, что составило 128% годового плана, установленного заданием Федерального дорожного агентства. Дополнительный ввод составил 42 км.

В том числе по федеральным автомобильным дорогам Дальневосточного региона в 2013 году введено:

— ФАД «Лена» Невер—Якутск — 50 км — 172% годового плана;

— ФАД «Колыма» Якутск—Магадан — 62 км — 133% от установленного задания;

— ФАД «Амур» Чита—Хабаровск — 13 км, что составляет 143% годового плана;

— ФАД «Усури» Хабаровск—Владивосток — 29 км, это 100% годового плана

На 4 федеральных дорогах было освоено почти 24 миллиарда бюджетных средств. Компания «Бамстроймеханизация» в минувшем году сдала в эксплуатацию 9 километров на федеральной трассе «Усури» на участке 672—681 км и 7 километров на трассе «Лена» на участке 579—600 км.



В 2013 году «Бамстроймеханизация» на федеральной трассе «Усури» сдала в эксплуатацию самый современный участок автомобильной дороги на Дальнем Востоке.

В 2014 году на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт федеральных автомобильных дорог в Дальневосточном регионе предусмотрен объем финансирования в размере 28,7 миллиардов рублей. Запланирован ввод в эксплуатацию 212 км дорог. ФКУ ДСД «Дальний Восток» также планирует провести ряд мероприятий по досрочному завершению работ.

«Бамстроймеханизация» в 2014 году намерена выполнить свои обязательства по сдаче в эксплуатацию 6 километров автодороги «Усури» на участке 681—687 км, 9 километров на трассе «Лена» на участке 579—600 км, а также начать работы по укладке асфальтобетона на участке 93—123 км автодороги Большой Невер — Якутск. Здесь запланировано сдать 10 километров реконструированной магистрали. Таким образом по сравнению с 2013 годом общая цифра увеличится с 16 до 25 километров.

Вперед, на Хани!

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Владимир Юдаев
осваивал будущую
трассу БАМа на
тяжелом тягаче

Перелистывая страницы альбома с архивными фотографиями, ветеран «Бамстроймеханизации» Владимир Юдаев снова возвращается в свою молодость. Перед глазами пролетают 40 лет работы в родной мехколонне, а вместе с ними и воспоминания о первой поездке по заячьим тропам в Хани, о хоккейных баталиях на реке с коллегами по бригаде, слете лучших строителей на ВДНХ.

А все началось 1 октября 1973 года. Отслужив три года на флоте, Владимир Юдаев возвращается в родной Новосибирск и видит в газете объявление о наборе водителей, механизаторов в трест «Сибстроймеханизация». Предлагали остаться работать в Сибири или поехать осваивать Дальний Восток. Уже привыкший на флоте к странствованиям, Владимир вместе с другом отправляется в Хабаровский край. МК-116 в районе поселка Уктур отсыпала «усы» — лесовозные дороги в тайге. Но поработали здесь сибиряки недолго — всего 2 месяца. В Амурской области началось строительство Малого БАМа и мехколонну передислоцируют в поселок Тындинский. Так для Владимира Александровича началась самая главная стройка его жизни — Байкало-Амурская магистраль.

— Первыми нашими километрами были 68—69 в районе Аносовской. Мы работали рядом с МК-74. Там я встретил своих знакомых, которые тоже приехали из Сибири строить БАМ. Вокруг одна молодежь и нам вместе, конечно, было интересно. Поэтому на неудобства никто не обращал внимания, постепенно обживали поселок МК-116 в Тынде: строили дома, боксы, детский сад, — вспоминает Владимир Юдаев. — Сначала я работал на самосвале «МАЗ-503», потом получил «КрАЗ», а уже в 1975 году пересел на «Магирус». Прежде, чем сесть за руль «Магируса», нас отправили на учебу в Донецк. На курсах преподавали немцы, они объясняли устройство машины. Только после изучения всех особенностей работы немецкого самосвала, мы начали ездить на новой технике.

Но своей главной машиной Владимир Александрович считает не «Магирус», а другого «немца» — тяжелого тягача «Фауна». С ним он прошел практически весь БАМ, а для мехколонн «Фаун» стал главной «лошадкой», на которой забрасывали в глухую тайгу тяжелую технику.

— Грузоподъемность «Фауна» — 65 тонн, а колес у него 26. Мы только



успевали их делать, одно колесо поставим, а тут и другое уже нужно менять. На тягачах мы перевозили бульдозеры, экскаваторы. Шли в прямом смысле слова по заячьим тропам, дорог-то никаких не было, одно направление. От Тынды до Хани ехали 5 дней. 10 километров — подъем, 10 километров — спуск, вот так полдня на сопку залазили. Впереди шла машина со шлаком, на тяжелых участках из кузова подсыпали дорогу, и метр за метром продвигались. Мостов не было, поэтому ехали по зимникам. Подъезжаем к реке, она парит, что делать — надо ехать. Спускали с трала бульдозер, сначала реку переезжал тягач, а потом следом бульдозер, — рассказывает ветеран. — Были случаи, когда бульдозер убежал с трала. Помню, в районе

Водители только успевали менять колеса на трале: одно поставили, а тут уже и другое нужно делать



Восточного поднимаюсь в гору, а с трала съезжает техника. Оказалось, что механизатор забыл поставить бульдозер на «ручник».

С «Фауном» дальнбойщик Владимир Юдин дошел до Сьюльбана. На своем тягаче он возил не только технику МК-116, но и МК-152. Времени отдохнуть почти не было: то на отдаленный участок нужно

доставить новый экскаватор, то забрать сломавшийся бульдозер и отвезти в ЦРММ в Тынду. А чего стоит передислокация. Если на строительстве Байкало-Амурской магистрали новые участки могли находиться через сто километров, но на следующих объектах приходилось уже преодолевать гораздо большие расстояния.

— В 90-е годы мы здорово помотались, сначала АЯМ, потом федеральная дорога «Амур», затем железная дорога Улак-Эльга. До 1999 года я работал на трале, а потом мне дали новый самосвал «КамАЗ», — рассказывает Владимир Александрович. — На Улаке строители стали оживать, до этого ведь зарплату практически не давали, у меня долгов было 5 тысяч рублей, а здесь люди и с долгами рассчитались, и стали уже зарабатывать. После



«Фаун» стал главной «лошадкой», на которой забрасывали в глухую тайгу тяжелую технику

Улака я два раза съездил на вахты на Ямал и столько же на Сахалин. Ямал — самая дальняя и сложная стройка, мы там были в январе, солнце чуть встанет и опять садится. Песок перевозили, а он был мокрым, сразу примерзал, намучились мы.

В 2003 году врачи запретили Владимиру Александровичу работать водителем, но уходить из родной мехколонны из-за

этого он не собирался. Быстро переключился в слесаря.

— Колодки клепаю, камеры клею, инструментами занимаюсь. Надо шевелиться, пока есть силы, хотя их и немного осталось, — шутит Владимир Юдаев. — В октябре 2013 года исполнилось 40 лет, как я работаю в одной мехколонне. Многие приходили, зарабатывали на машину и уезжали, а у меня соблазнов уехать никогда не было. Я не любитель беготни, в то время перевод не давали и все держались за свое место, иначе терялись надбавки. У меня и жена 30 лет отработала в МК-116 кладовщиком, потом диспетчером. Сейчас у молодежи мало ответственности. Раньше вывешивали списки опоздавших на работу и все боялись попасть в число провинившихся, а сейчас и вовсе на работу могут не прийти.

База МК-94, где трудится Владимир Юдаев, по-прежнему располагается в том же месте, где и 40 лет назад — в поселке МК-116. Так этот микрорайон до сих пор называют тындинцы. В 70—80-е годы механизаторами здесь было построено много социальных объектов: спортзал, клуб, баня, детский сад, школа, два магазина и, конечно, жилые дома.

— Для меня это родной поселок, он строился на моих глазах, в свободное время все механизаторы помогали строителям быстрее сдать дома. Здесь я прожил 20 лет и стал одним из последних, кто бесплатно от мехколонны получил новую квартиру в центре города, — говорит ветеран. — Мы жили все одной семьей, очень дружно. Хотя уже прошло столько лет, кажется, будто это было вчера.

Владимир Александрович перебирает черно-белые фотографии и к каждой своя история. Вот, например, снимок с коллегами в Москве на ВДНХ. Здесь отличившимся строителям БАМа вручали награды. Для молодого водителя из Тынды это было грандиозным событием. Сегодня, по словам ветерана, человека рабочего класса совсем забыли. Награждают только спортсменов, артистов.

— Воспоминаний много. Взять наши хоккейные поединки. Расчищаем на реке лед от снега, ставим по углам машины и на обеде играем в хоккей. Ключики сами делали из веток деревьев, а коньков у нас не было — катались на сапогах. Так мы соревновались между бригадами, — продолжает ветеран МК-116.

В последние годы у Владимира Александровича появилось новое увлечение — выращивание цветов. В своей мастерской он создал оранжерею, в которой на фоне уличного снега за стеклом благоухают лекарственные растения. Рядом с Владимиром Юдаевым работает и Герой Социалистического труда, известный бамовский водитель Владимир Будный. За чашкой чая ветераны МК-116 перелистывают страницы своей жизни на БАМе, каждый день которой был богат на яркие события.

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстрой-механизация» поздравляет:

- с юбилейным днем рождения **Галину Ивановну Федяеву**, уборщика служебных помещений;
- с 55-летием **Юрия Сергеевича Камко**, начальника центральных ремонтно-механических мастерских;
- с 45-летием **Сергея Владимировича**

- Вайду**, водителя;
- с 65-летием **Владимира Григорьевича Мазура**, заведующего промышленной базой в Томмоте.

Дорогие юбиляры, желаем вам верить в собственные силы и постоянно двигаться вперед. Пусть юбилейный год будет полон радости, добра и тепла, а удача не покидает

ни на мгновение. Счастья, крепкого здоровья и благополучия Вам и Вашим близким!

- Коллектив ООО «МК-55» поздравляет: — с юбилейным днем рождения **Ольгу Николаевну Гоман**, старшего бухгалтера мехколонны;

- с 65-летием **Николая Константиновича Бардымова**, энергетика мехколонны.

Сколько прожито лет, мы не будем считать. Просто хочется Вам от души пожелать: не болеть, не стареть, не грустить, не скучать, и множество лет дни рождения встречать!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопьянова,
Игорь Баскаков

ИЗДАТЕЛЬ
ОАО «БАМстроймеханизация»

Адрес 676290, Амурская обл., г.Тында, Школьная, 3 «а», тел. (41656) 4-04-11

Газета распространяется бесплатно. При перепечатке материалов ссылка на издание «БАМстроймеханизация» обязательна.

www.oaobsm.ru

Отпечатано в ОАО «ПКИ «Зея», 675000, Амурская обл., г. Благовещенск, ул. им. Калинина 10.

Заказ № 0616. Тираж 990 экз.