



Издание ОАО «Бамстроймеханизация»

Издается с 8 августа 2009 года

www.oaobsm.ru, тел. (41656) 4-04-11

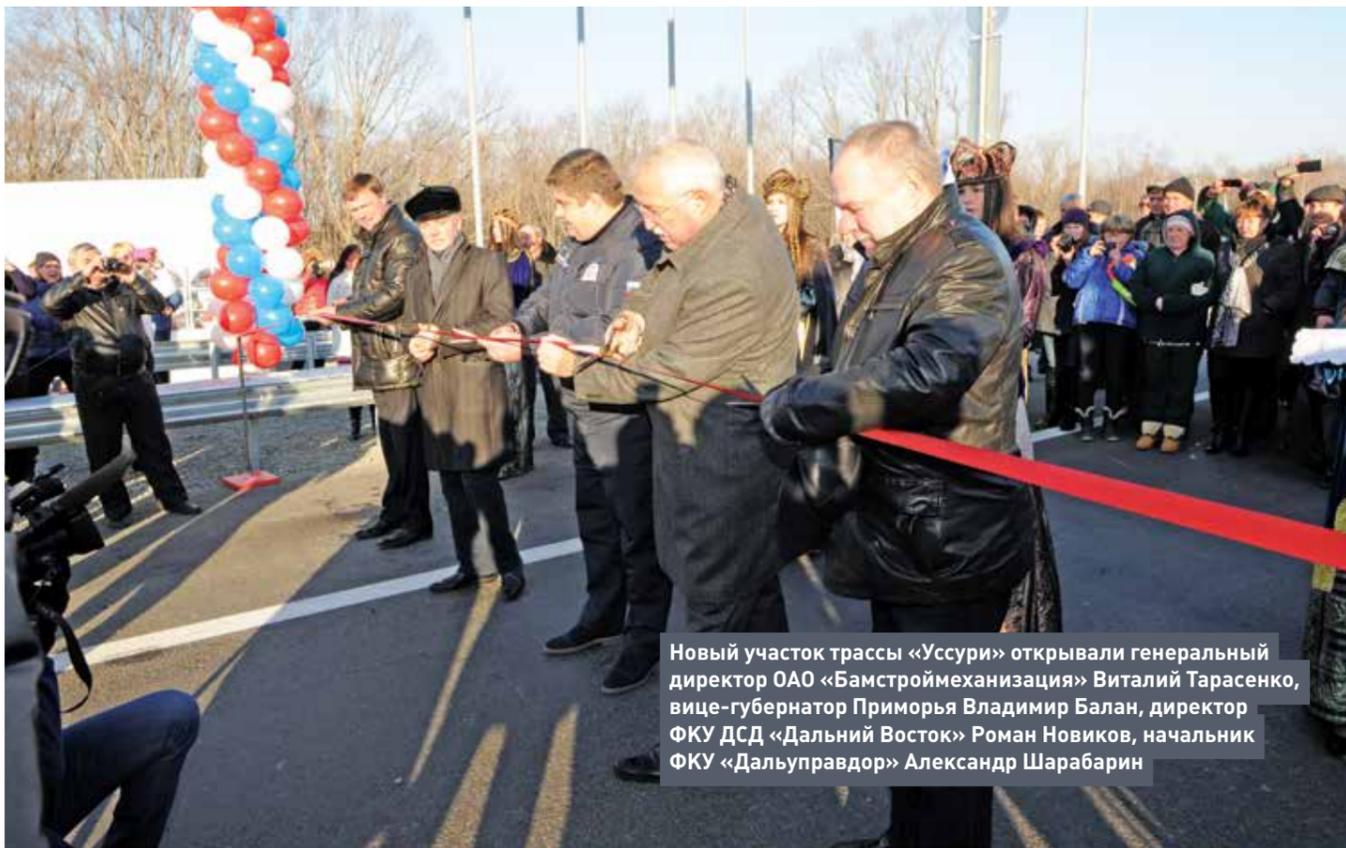
3 *Бамовский десант на Красной Поляне*

3 *Не стоять на месте*

4 *Полвека за рычагами бульдозера*

№
13 (61)
НОВЯБРЬ 2013

БамСтройМеханизация



Новый участок трассы «Уссури» открывали генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко, вице-губернатор Приморья Владимир Балан, директор ФКУ ДСД «Дальний Восток» Роман Новиков, начальник ФКУ «Дальуправдор» Александр Шарабарин

С острова на материк

МК-7 исполнилось 10 лет

Более 6 лет «Бамстроймеханизация» работала на острове Сахалин. С 2003 по 2009 годы мехколонны компании вели строительство автодорог, отсыпку площадок под объекты газопереработки и переустройство Сахалинской железной дороги под общероссийскую колею. Решающую роль здесь сыграла МК-7, которая была образована в сентябре 2003 года в поселке Томари Сахалинской области. За годы работы на острове механизаторы построили обходные пути тоннелей, мостовые переходы и переработали миллионы кубометров грунта. Этой осенью мехколонна № 7 отметила свой 10-летний юбилей.

В МК-7 перешел костяк бамовской МК-147, которую в те годы возглавлял Валентин Афанасьевич Улановский. Именно он сплотил вокруг себя коллектив механизаторов, которым было под силу справиться со сложнейшими задачами по реконструкции дорог на Сахалине. Островные климат и рельеф потребовали других подходов в работе. Строительство шло на побережье, а это постоянные ветра и огромные снежные заносы, высота которых достигает нескольких метров. 6 лет мехколонна работала на реконструкции Сахалинской железной дороги. Одновременно с объектами на Сахалине у мехколонны появился новый участок в Хабаровском крае. В 2005 году МК-7 начала строить обходной железнодорожный путь зоны влияния Бурейского водохранилища на участке Чегдомын-Известковая.

— Мехколонна всегда одновременно работает на нескольких участках. В последние два года у нас 2 участка: «Хумма» и «Уссури». Ведем строительство развязки на линии Комсомольск — Советская Гавань и реконструкцию автодороги в Приморском крае, — рассказывает заместитель директора МК-7 по общим вопросам Александр Терехин. — Развязка Хумма уже стал для нашей мехколонны самым крупным объектом по количеству переработанного грунта. Здесь с начала строительства мы переработали более 3 миллионов кубометров грунта.

☉ Продолжение на стр. 2

Магистраль высшего класса

В Приморье открыли новый участок трассы «Уссури»

Пируэты гоночных машин, красная лента и колонна самосвалов... Так под аплодисменты восторженных водителей 8 ноября открылось движение по самому современному на Дальнем Востоке участку федеральной автомобильной дороги Хабаровск — Владивосток. Генеральным подрядчиком реконструкции узкого горлышка трассы «Уссури» выступила компания «Бамстроймеханизация».

В церемонии открытия реконструированного 9-километрового участка автодороги М-60 приняли участие генеральный директор ОАО «Бамстроймеханизация» Виталий Тарасенко, вице-губернатор Приморья Владимир Балан, директор ФКУ ДСД «Дальний Восток» Роман Новиков, начальник ФКУ «Дальуправдор» Александр Шарабарин.



Первыми трассу «Уссури» испытали автогонщики из Владивостока и Уссурийска

Почетные гости выступили с приветственными словами, поздравили жителей края с новой трассой, поблагодарили строителей, а самым отличившимся вручили грамоты и благодарности.

Первыми покрытие нового участка трассы «Уссури» 672—681 км испытали автогонщики из Владивостока и Уссурийска, которые участвуют в чемпионатах Приморского края по автомобильному дрифтингу и драгрейсингу. В результате новый асфальт изрисовывали полосами от покрышек. Еще до того, как была перерезана красная лента, дрифтеры и драгрейсеры провели тестовые заезды. На огромных скоростях они пронеслись по новому участку, входили в повороты, оставляя за собой клубы дыма от сожженных покрышек. Мастера дрифта выписывали потрясающие пируэты, кружась на одном месте в рамках проезжей части, рискуя задеть барьерное ограждение. Но все обошлось.

— Мы подтверждаем, что качество дороги соответствует не только техническим дорожным, но и нашим спортивным требованиям. Поздравляю нас всех с открытием столь нужного для Приморского края участка дороги, — обратился к присутствующим представитель Приморской автомобильной федерации Константин Данилочкин.

На митинге, посвященном открытию обновленного участка, никто не скрывал своих эмоций от проделанной работы. За 2 года «Бамстроймеханизация» построила 9 километров автодороги 1-й категории, которая отвечает мировым стандартам.

— От имени губернатора Владимира Миклушевского поздравляю с открыти-

ем участка автомобильной дороги с 4-х полосным движением и двумя транспортными развязками. Трасса, которую построили ударными темпами, будет способствовать социально-экономическому развитию всего Приморского края, — отметил Владимир Балан. — До начала реконструкции эти девять километров трассы были самым узким местом на протяжении всей трассы Хабаровск — Владивосток. Ввод в эксплуатацию данного участка повысит уровень безопасности дорожного движения в регионе. Отрадно, что строительство, которое началось летом 2011 года, удалось закончить на два года ранее запланированного срока благодаря мобилизации сил и увеличению мощностей подрядной организации ОАО «Бамстроймеханизация».

В свою очередь генеральный директор «Бамстроймеханизации» Виталий Тарасенко подчеркнул, что в этом заслуга и самих жителей Приморского края, которые держат ход работ по реконструкции трассы «Уссури» на особом контроле.

☉ Продолжение на стр. 2



Открытие нового участка трассы «Уссури» стало настоящим праздником для жителей Приморского края

ЦИФРА НОМЕРА

24

объекта построила МК-7 за 10 лет своей работы в Сахалинской, Амурской областях, Хабаровском и Приморском краях. Из них — 17 железнодорожных участков и 7 автомобильных. Накануне МК-7 отметила свой юбилей.

☉ Подробнее на стр. 2

Магистраль высшего класса

РЕГИОН: ПРИМОРСКИЙ КРАЙ



После открытия дороги по обновленному участку проехала колонна самосвалов «Бамстроймеханизации»



Отличившимся строителям автодороги «Усури» от администрации Приморского края вручили грамоты и благодарственные письма

Окончание. Начало на стр. 1

— Благодаря настойчивости ДСД «Дальний Восток» и поддержки Минтранса мы изыскали силы и ресурсы, дирекция обеспечила финансовую поддержку ускорению темпов работ. Свою роль сыграло и внимание прессы, администрации Приморского края. Поэтому приложив максимум усилий, максимально задействовав внутренние резервы, подрядчиков, мы смогли ввести этот участок дороги раньше запланированного срока, — рассказал приморским журналистам Виталий Тарасенко.

Всего за время реконструкции с лета 2011 года на участке переработано более 2,5 миллионов кубометров грунта, заготовлено и уложено в тело земполотна 350 тысяч кубов щебня, на дорожную одежду израсходовано 112 тысяч тонн асфальта, установлено 35 км барьерного

ограждения. Построено два путепровода, два моста, уложено девять водопропускных труб. В самое напряженное время на участке работало до 1 тысячи человек, порядка 400 единиц техники.

На 672—681 км смонтировано сооружение, аналогов которому в мире нет. Здесь на реке Боевка построена арочная труба с огромной насыпью по канадской технологии. Она помогла строителям сэкономить на реконструкции дороги, а водителям труба поможет чувствовать себя комфортнее.

— Высота насыпи над трубой — 21 метр. При такой высокой насыпи сама конструкция легкая за счет особой конструкции гофра и металла. Раньше на таких реках пришлось бы строить мост. Мосты стоят дороже. Арочные трубы позволяют экономить на строительстве дорог. А стоял бы мост, был бы деформационный шов, на котором автомоби-



9 километров трассы «Усури» на 672—681 км стали самым современным участком автодороги на Дальнем Востоке

листы в любом случае испытывают дискомфорт, прыжок, — объяснил директор ДСД «Дальний Восток» Роман Новиков. — По старинке сегодня не строится ничего. Политика Росавтодора: ежегодно внедрять самые современные материалы, которые появляются на дорожном рынке.

Например, присадки к битумам, повышающие качество покрытия. Без них мы сегодня не работаем, и без них работать в условиях Дальнего Востока практически невозможно. Контроль над устройством конструктивных слоев на этой дороге велся при помощи системы 3D. Это достаточно современный метод строительства, и очень хорошо, что «Бамстроймеханизация» его активно применяет, особенно на дороге «Усури», которая является высшей категорией по сравнению с другими дорогами региона.

Сегодня «Бамстроймеханизация» продолжает строительство соседнего с открытым участком дороги отрезка на 681—687 км. Осенью следующего года также на 2 года раньше будет открыта для движения и эти 6 километров. Таким образом на трассе «Усури» компания в общем сдаст в эксплуатацию 15 километров автодороги первой категории.

С острова на материк

ЮБИЛЕЙ

Окончание. Начало на стр. 1

Благодаря таким большим объемам в 2013 году МК-7 по итогам 12 месяцев перейдет знаковый рубеж — 2 миллиона кубометров. До этого масштабным объектом для мехколонны было строительство автомобильной дороги пос.Новый — полуостров Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл в Приморском крае. За 1,5 года на этом объекте МК-7 переработала один миллион 620 тысяч кубов грунта.

Последние пять лет мехколонна активно работает на реконструкции, строительстве развязок и станций на участке Комсомольск — Советская Гавань. В 2008 году МК-7 строила выемку для восточного портала Кузнецовского тоннеля, потом механизаторы работали на станциях Высокогорная, Тумнин, развязках Дакка, Хокайти, Хумма. В этом году к этим объектам добавились новые: реконструкция станций Кунн, Гурское, строительство двухпутной вставки на перегоне Гурское-Почепта.

— Работа на действующей железной дороге накладывает свой отпечаток. Необходимо выполнять многочисленные требования железнодорожников по безопасности движения поездов. Так на развязке Хумма во время прохода поезда останавливаются все строительные работы. Учитывая интенсивное движение по этому участку железной дороги, механизаторам приходится довольно часто останавливать экскаваторы и бульдозеры, — объясняет Александр Терехин. — На Хумме у нас был случай, который, к счастью, обошелся



С восточного портала Кузнецовского тоннеля МК-7 стала работать на реконструкции развязок и станций на участке Комсомольск - Советская Гавань

без жертв — это обрушение откоса выемки весной прошлого года. На этом месте была комиссия из 12 человек: проектировщики, заказчики, строители, а на следующий день в обед все обвалилось. Можно представить, что могло быть, если бы этот обвал произошел в тот момент, когда работали люди. Конечно, технику у нас серьезно засыпало, но самое главное, что никто не пострадал. Обрушение случилось из-за ошибки проектировщиков. После этого был разработан новый проект, и объемы работ с 750 тысяч кубов увеличились до 4 миллионов.

В 2010 году на развязке Хокайти МК-7 впервые опробовала новый для себя вид работ — монтаж МГТ и бетонных труб. С этого времени на своих объектах мехколонна старается монтировать трубы собственными силами. Здесь решили, зачем отдавать деньги сторонней организации, если можно сделать самим.

Мехколонна гордится своими кадрами. Хотя многие ветераны уже ушли на пенсию и уехали в разные уголки России, в МК-7 продолжают работать те, кто приехал на строительство Байкало-Амурской магистрали. Сегодня трудятся

и дети ветеранов БАМа, несмотря на все трудности работы механизаторов, они пошли по стопам своих родителей.

Со дня образования МК-7 в ней работают водители самосвалов Валерий Щербаков, Юрий Чесноков, Валерий Свицколап, Павел Осокин, Григорий Новак, Роман Горобей, Анатолий Блинников, Виктор Агеев, машинисты бульдозеров Виктор Дементьев, Алексей Ходырев, Олег Полещук, Леонид Квашин, машинист экскаватора Геннадий Волков, машинист автогрейдера Евгений Забриян, электрогазосварщик Владимир Цильк, плотники Александр Сорока, Владимир Кушнирук, повара Ирина Смольникова, Людмила Рассамахина, столяра Иван Семахин, Алексей Анохов, механики Григорий Бакай, Евгений Бекетов, кладовщик Алевтина Гончарук, линейный бухгалтер Ирина Коваленко, специалисты по кадрам Галина Полещук, Раиса Семахина, агент по снабжению Вера Павленко, диспетчер АХП Наталья Бекетова, инженер по ОТ и ТБ Гульфира Бадрутдинова, главный инженер Виталий Семенов и директор мехколонны Григорий Полещук.

Впереди у мехколонны большой фронт работ на Дальневосточной железной дороге. Опыт, накопленный за годы реконструкции железнодорожных объектов, безусловно будет востребован. Особенно сейчас, когда принято решение о выделении 260 миллиардов рублей на развитие Восточного полигона железных дорог России. А это значит, что снова будут объекты, достижения и праздники.

Бамовский десант на Красной Поляне

В Сочи прошла балансовая комиссия подразделений «Бамстроймеханизации»

Уже по сложившейся традиции «Бамстроймеханизация» проводит выездные комиссии в городах, где компания участвовала в реализации масштабных инфраструктурных проектов. Напомним, в прошлом году в ноябре руководители мехколонн побывали во Владивостоке после проведения саммита АТЭС-2012. Спустя три с половиной года балансовую комиссию снова решили провести в Сочи.

Первый выезд топ-менеджеров компании и мехколонн в столицу Олимпиады-2014 состоялся в апреле 2010 года. Тогда в Сочи шли масштабные работы по строительству совмещенной автомобильной и железной дороги «Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-сервис». В строительстве дороги принимала участие МК-147. Гостям показывали олимпийские объекты на начальной стадии их сооружения. И вот через три с половиной года руководители мехколонн снова вернулись в Сочи. На этот раз увидеть готовые объекты: спорткомплексы, автомобильные и железные дороги, вокзалы. Чтобы оценить грандиозность работ, делегация «Бамстроймеханизации» проехала по построенной 48-километровой дороге с побережья Черного моря до Красной Поляны, где расположена часть олимпийских объектов. Участники поездки были в восторге от увиденной инфраструктуры и непрерывно снимали потрясающие виды на фотоаппараты.



Накануне Олимпиады-2014 руководители «Бамстроймеханизации» и мехколонн снова собрались в Сочи: оценить масштаб олимпийских объектов, на которых работала и бамовская МК-147



Участники поездки были в восторге от построенных объектов к Олимпиаде-2014



Красная Поляна оставляет только приятные эмоции

Не стоять на месте

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Молодые инженеры с успехом строят карьеру в «Бамстроймеханизации»

Последние годы в мехколоннах «Бамстроймеханизации» все больше руководящих должностей занимают молодые инженеры. Пройдя все ступеньки, от прорабов и мастеров, они становятся директорами мехколонн, заместителями руководителей, главными инженерами. В молодости свойственно с легкостью преодолевать проблемы и идти вперед. Сегодня наше интервью с представителем молодого звена «Бамстроймеханизации» — главным инженером МК-7 Виталием Семеновым.

— Виталий Викторович, лет 8 назад я у Вас брала интервью, на тот момент Вы были молодым перспективным специалистом в «Бамстроймеханизации», мне показалось с чуть испуганным взглядом, может это даже от интервью, а сегодня я робею, передо мной уверенный специалист с большим опытом. Итак, что изменилось за эти годы?

— Опыт нельзя заменить знаниями из ВУЗа, сейчас я свою работу вижу намного более объемно, нежели много лет назад. Тогда в основном приходилось работать с документами, а сейчас в качестве главного инженера я внедрен во весь процесс



строительства. Сейчас кроме самих проектов меня интересуют и люди, которые у нас работают. И с людьми, оказывается, работать сложнее, чем с документами, именно этому в университетах не учат.

— А Вы строгий руководитель? Какие приемы в Вашем арсенале?

— С разными людьми я общаюсь по-разному, но есть и общие правила — стараюсь донести до работников производственную задачу без отрицательных эмоций.

— Каких работников Вы цените?

— Трудлюбивых, само собой. Быстрых на смекалку, которые быстро улавливают мысль руководителя, с ними легко и приятно работать. Обязательных и принципиальных. Такие люди у нас есть, обычно это люди с бамовской закалкой. Хотелось бы отметить таких специалистов: машинисты экскаватора — Волков

Геннадий, Владимир Шевченко, Пашенко Николай, Кичайкин Виктор; машинисты бульдозера — Игорь Герилов, Виктор Деметьев, Леонид Квашин; машинисты автогрейдера — Ананьин Анатолий и Забриян Евгений; водители — Сергей Йоненко, Виктор Агеев, Валерий Щербаков, Константин Леваев, Анатолий Малыгин. Есть отличные молодые специалисты знающие работу: машинист бульдозера Алексей Антипин, из производственного отдела это Локтевы Алексей и Александр. Среди линейных ИТР также есть молодые кадры: прораб Мухин Александр и заместитель директора по производству Пиструй Андрей. Вообще за последние год — полтора коллектив заметно помолодел.

— Какая система поощрения в МК-7?

— Мы пытаемся сделать систему поощрения материальной, но часто бывает так, что цифры не отражают истинную ценность работников, их дисциплину и ответственность. Поэтому мы наблюдаем и делаем выводы. Это и соблюдение техники безопасности и методы выполнения работ, а не только объем выработки.

— А какой самый сложный объект Вам приходилось строить?

— Строительство железнодорожных объектов в рамках развития Северного широтного хода по своему трудны и интересны. Но сегодняшний объект — автодорога первой категории «Уссури», особенно завершающая стадия строительства, для меня сейчас уникальна. Поначалу было сложно и страшно, а сейчас интересно и выполнимо.

— Как со временем изменился Ваш подход к работе, помню, вы очень фанатично к ней относились.

— Да, бывало даже слишком. Фанатизм был когда-то, а сейчас другая ступень — целесообразное использование трудового резерва. Раньше брал на себя очень много обязательств, снимая их с плеч других. Тогда у меня был девиз «сам не сделаешь, никто не сделает». Но со временем я научился распределять правильно обязанности и доверять людям их выполнение. Появилось больше времени на работу с людьми, а их нужно слушать и слушать внимательно.

— Чего Вы ждете от Вашей профессии? О чем в ней мечтаете?

— Очень хочется сколотить слаженный механизм в работе, который бы состоял из сильного коллектива и хорошей техники. Чтоб не приходилось каждый день изобретать велосипед, а просто запускать слаженный механизм. Еще я очень увлекся укладкой асфальта, хочется в этом деле вырасти.

— А в личной жизни о чем мечтаете?

— Ну, тут вроде механизм слаженный, вот очень хочется свой дом построить, только где, пока семьей не решили.

— Желаю Вам и Вашей семье удачи и семейного благополучия. Раз уж мы стали следить за вашей карьерой практически с первого дня работы в ОАО «Бамстроймеханизация», пусть это будет традицией, встретимся на следующей ступени Вашей карьерной лестницы.

Беседовала Ольга Водопьянова

Полвека за рычагами бульдозера

ЛЮДИ КОМПАНИИ

Виктор Дементьев:

«Полки я могу с закрытыми глазами нарезать»

Машинист бульдозера МК-7 Виктор Дементьев уже давно мог не работать и отдыхать на пенсии, но такой расклад его не устраивает. В свои 73 года он полон энергии и продолжает работать на тяжелом бульдозере Komatsu. Секретами своей работоспособности, а также тонкостями труда механизаторов ветеран «Бамстроймеханизации» поделился с нами.

— Сам я родился в Тамбове в 1940 году, у нас была большая семья: 7 братьев, 2 сестры. Нам пришлось пережить тяжелые военные годы, потом послевоенные, мне было 8 месяцев, когда началась война. Поэтому с самого рождения я привык жить скромно, — вспоминает детство Виктор Дементьев. — Отучился в ремесленном училище в Тамбове, а в 1965 году отправился на комсомольскую стройку — возводить канал Иртыш-Караганда. Там отработал 10 лет, а потом началась новая комсомольская стройка.

На строительство Байкало-Амурской магистрали Виктор Дементьев приехал весной 1975 года и сразу же стал свидетелем первого взрыва, который прогремел напротив поселка МК-147 в Тынде. Тогда начиналось строительство западного участка БАМа и механизаторы приступили к отсыпке земполотна вдоль реки Геткан. Так километр за километр Виктор Дементьев вместе со своей бригадой шел к «золотому звену». Первым бамовским бульдозером для уже опытного механизатора стал Т-100, уже через год на БАМ стали приходить американские Caterpillar и японские Komatsu.

— Первые бамовские бульдозеры и экскаваторы были с тросовым управлением. Потом уже стала поступать более современная техника. Конечно, бульдозер 40 лет назад и сейчас, это две совершенно разные машины. Сегодня все сделано для человека: в кабине отопление, кондиционер, механизмами управляешь с помощью джойстика: легко, одним касанием, — рассказывает о своем новом бульдозере механизатор.

В мае 2013 года в МК-7 пришел тяжелый бульдозер Komatsu-D375. Уже по сложившейся традиции рычаги новой машины доверили Виктору Дементьеву. Тяжелыми бульдозерами Виктор Тимофеевич управляет с самого начала строительства БАМа, поэтому зачастую он идет впереди всех механизаторов — пробивает дорогу для других машин.

— Легких участков у меня не было, везде свои трудности. Когда шли от Тынды, то проваливались на мари за Кувиктой, за Чарой работали по кромкам многочисленных озер, на Ямале тоже по острию ножа ходили, если чуть уйти

Виктор Дементьев с щедростью делится своими наработками. Молодежь с интересом учится у своего старшего коллеги.

— Приходят хорошие парни, охотно учатся. Если есть стремление, желание работать, то из такого молодого человека получается хороший машинист бульдозера, экскаватора. Могу вам сказать, что возраст — это не значит опыт, высокая квалификация. Есть такие, кто всю жизнь работают, а толку от них нет, потом все нужно переделывать. Например, машинист экскаватора не знает, что такое откос, он привык только грузить самосвалы, — объясняет Виктор Тимофеевич.

но в последний момент в партийных кругах медаль решили отдать другому строителю. Если бы не развал СССР, то наш герой все равно бы получил это почетное звание: не через год, так через 10 лет. Сегодня Виктор Дементьев — старейший работник «Бамстроймеханизации», а по стажу работы машинистом бульдозера ему равных не будет еще очень долго. Более 50 лет он работает на тяжелой технике, и расставаться с ней не собирается.

— Пока человек работает — он живет. В этом весь секрет жизни. Можно уйти на пенсию, лежать на диване и быстро состариться, но зачем?! Когда есть



в сторону, можно провалиться и утопить бульдозер, — делится ветеран МК-7. — У меня слава богу серьезных происшествий не было. Сейчас я уже с закрытыми глазами могу полки нарезать. Я не боюсь по полкам ездить: если боишься, зачем тогда садиться за рычаги бульдозера.

На самом деле нарезать полки — это труднейшая и опасная работа. Чтобы понять сложность, нужно представить скалу высотой под сто метров и бульдозер практически на самой верхушке, который пробивает дорогу и готовит плацдарм для экскаватора. Малейшее отступление, ошибка в управлении и многотонная машина может свалиться вниз. Именно на таком рельефе сегодня работает МК-7 на строительстве разезда Хумма в Хабаровском крае. Без сноровки, опыта здесь не обойтись.

— Жаль, что сейчас люди так не держатся за работу, как раньше. Я со своими коллегами прошел весь БАМ, у меня из бригады практически никто не уволился. А сейчас люди перебегают из мехколонны в мехколонну.

В МК-147 было 4 бригады, одну из них возглавлял Виктор Дементьев. Работа без нарушений, высокие показатели выработки: бригада Дементьева в основном всегда была в лидерах. На комсомольской стройке это было в почете, поэтому бригадир только успевал получать различные награды: орден Трудового Красного знамени, медали «За строительство БАМа», «За трудовую доблесть»... Виктору Тимофеевичу должны были вручить и высшую награду — Героя Социалистического Труда, на него уже подготовили документы,

работа и она тебе нравится — надо трудиться — рассуждает Виктор Тимофеевич. — Я не боюсь холода. Раньше меня моржом называли: на реке уже лед стоит, а я купаюсь. Сейчас в баню зимой всегда раздетым хожу. На здоровье пока не жалуюсь, за все время работы больничный ни разу не брал.

Виктора Дементьева вдохновляет предстоящее строительство вторых путей на Байкало-Амурской магистрали. Ветеран мечтает оказаться в числе первых строителей, как и в 1975 году, когда в районе тындинского поселка МК-147 началась отсыпка земполотна БАМа. Но, а в следующем году встретиться со своими друзьями, которые разъехались по всему СНГ, на 40-летию со дня начала строительства главной дороги их жизни.

ФОТОФАКТ



ЛУЧШИЕ НА УСТЬ-КОРАЛЕ

На горнолыжном комплексе «Усть-Корал» прошли соревнования по горным лыжам на призы «Бамстроймеханизации». В состязаниях приняли участие 70 спортсменов от 6 до 28 лет из Красноярска, Иркутска, Ангарска, Облучье, Алдана, Нерюнгри, Тынды. Это были первые

соревнования по горнолыжному спорту в России в этом сезоне. Большинство наград завоевали горнолыжники из Красноярска. Тренеры и спортсмены из сибирских городов были приятно удивлены тем, что в начале ноября в Тынде уже можно кататься на лыжах.

Поздравляем!

Руководство ОАО «Бамстроймеханизация» поздравляет: с юбилейным днем рождения **Галину Николаевну Титову**, мастера погрузо-

разгрузочных работ ОМТС; с 60-летием **Валерия Афанасьевича Карпухина**, заместителя генерального директора;

с 35-летием **Евгения Евгеньевича Воронова**, ведущего специалиста ПТО.

Желаем Вам, дорогие юбиляры, неисся-

каемой энергии, крепкого здоровья и новых свершений! Пусть жизнь будет наполнена радостными событиями, а удача сопутствует во всех ваших начинаниях!

РЕДАКТОР
Павел Козменчук

ДИЗАЙН
Леонид Баланёв

ФОТОГРАФИИ
Ольга Водопомянова,
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.