

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## НОВОСТИ

### СТРОЯТСЯ НАЗЕМНЫЕ ПАВИЛЬОНЫ

Оба вестибюля станции «Волоколамская» будут иметь наземные павильоны. Монтаж металлоконструкций их каркаса ведут субподрядчики из ПО «Интертрансстрой».

Большая степень готовности достигнута на павильоне вестибюля №1, где работы начались раньше. Там уже появились элементы перекрытия, и участок Ивана Караваева из СМУ-12 приступил к кирпичной кладке стен и внутренним перегородок этого павильона.



Фото В. Бондарева

### БЕТОН ДЛЯ ЛЕВОГО ПУТИ

Сосредоточившись на левом тоннеле в тупиках за станцией «Митино», участок Бакиджана Шанкозова из СМУ-1 за три дня до конца сентября уже выполнил месячное задание по укладке путевого бетона на 182 процента.

Соответствующий показатель участка Андрея Чижевского из СМУ-3 по левому перегонному тоннелю — 116 процентов, но у него план был в два с лишним раза больше.

В целом по второму пусковому участку Митинско-Строгинской линии к выходу в свет этого номера «Метростроевца» путевой бетон будет уложен на 10 километрах тоннелей (и мостовых пролётов) при общей их длине 13,56 километров.

### НА ПУСКОВЫХ СТАНЦИЯХ ПОЯВИЛИСЬ НАЗВАНИЯ

Участок Игоря Зеленева из УСР продолжает отделочные работы на «Волоколамской» и «Митино». Гранитное покрытие обеих платформ в основном готово. На обеих станциях полностью облицованы путевые стены, а на стенах уже можно прочесть названия станций. Слово «Волоколамская» написано мрамором, а буквы для слова «Митино» вырезаны на нержавеющей.

Закончен монтаж подвесных потолков на вестибюлях станции «Митино». Там же завершена облицовка камнем трех выходов из десяти. Еще несколько выходов — в работе.

### «Метростроевец» на 2010 год

Продолжится подписка на периодические издания на первое полугодие 2010 года.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 188 руб. 58 коп., до строительства — 184 руб. 20 коп., до квартиры — 196 руб. 38 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 202 руб.38 коп.

## Рабочий объезд пусковой линии

Во вторник, 22 сентября, в штабе строительства станционного комплекса «Митино» прошло рабочее совещание по вопросам окончания строительства второй очереди Митинско-Строгинской линии. В нем приняли участие генеральный директор ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерн, заместитель генерального директора С.С. Зайцев, начальник Метрополитена Д.В. Гаев, первый заместитель начальника Метрополитена И.К. Ермоленко, президент ОАО «Метротранс» А.М. Земельман, главный инженер Метрополитена А.В. Ершов.

Завершилось совещание объездом большей части пусковой трассы. Мотовоз со специально подготовленной смотровой площадкой проехал по правому пути от станции «Митино» до «Волоколамской», а оттуда по метромосту через Москву-реку — до станции «Мякинино». В качестве впередисмотрящего в этом рейсе был начальник путевого участка ТО-6 Н.Н. Селезнёв.



Мотовоз прошел по новым уложенным путям.

Совещание в штабе строительства на станции «Митино»: (слева направо) С.С. Зайцев, Г.Я. Штерн, И.К. Ермоленко, Д.В. Гаев, А.М. Земельман, А.В. Ершов.

## Снова на «Достоевской»

С мая текущего года из диспетчерских сводок производственного отдела Управления Мосметростроя исчезла информация о ходе работ на втором пусковом участке Люблинско-Дмитровской линии. Проходка к тому времени близилась к концу, более или менее значительный объем не взятой породы оставался лишь в тупиках за «Марьиной Рощей», на так называемых «утюгах». Но по всем трем шахтам укладка путевого бетона едва перевалила за одну треть суммарной длины тоннелей. И на станциях, где только только раскрыли проемы между платформенными пилонами, много еще чего требовалось сделать. Но... наши СМУ исчерпали средства, выделенные городом на эту стройку. Работы пришлось приостановить. Следовательно, пуск станций отодвигался на 2010-й год. Но на какой месяц? В

выступлениях городских руководителей назывались разные даты. В последнее время предпочтение стали отдавать 15 мая — в тот день как раз исполнится 75 лет со дня пуска первой очереди столичного метро. Конечно, хорошо бы в связи с юбилеем внести в схему метрополитена заметное и долгожданное дополнение. И в таком случае до января, до наступления нового финансового года, ждать просто нельзя.

Исходя из простых арифметических прикидок, СМУ-6 с осени стало наращивать свое присутствие на 942-й шахте. К 23 сентября там было задействовано уже несколько бригад участка Николая Александровича Панова. И численность их постепенно нарастает по мере возвращения людей из отпусков (в том числе, неоплачиваемых).

Стоящие внизу, на руддворе, ждущие подъема вагоны с мусором, с пластами густой грязи труд-

Бригадир А.К. Юсов.



Фото А. ПОПОВА

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

Левая платформа наполовину готова в конструкциях.

но назвать неоспоримой приметой строительного оживления. Наведением порядка, подчисткой многочисленных подземных выработок станционного комплекса «Достоевской» мог бы заниматься и дежурный персонал шахты. А вот когда нагору пойдет порода, можно будет с уверенностью судить о повторном включении шахты в трудовой ритм.

Как сказал горный мастер Вячеслав Васильевич Кириллов, скоро начнется проходка фурнеля, которому предстоит соединить обходной кабельный коллектор с БТП-3. С этой целью к своду БТП-3 подвешены леса. С их помощью ведется разбалчивание одного из тубингов этой выработки, а когда его уберут, то там же слесари смонтируют рудоспуск, чтобы порода попадала прямо в вагоны. Вести проходку предстоит бригаде Александра Константиновича Юсова. А пока этот известный метростроевец с частью своего коллектива работает на пересечении с подходной

штольной перегонных тоннелей, на «кресте», готовя его к предстоящей заливке жесткого основания лотка. Получается, что он как бы вернулся в прошлое десятилетие, на хорошо знакомое ему место. Ведь Александр Константинович относится к числу ветеранов СМУ-6, которые ещё в первой половине 90-х годов начинали строить «Достоевскую».

— Прошли мы тогда подходную выработку, — вспоминает Юсов, — сделали рассечку на станцию — влево и вправо, а в мае 1996 года нас остановили. Мы надолго ушли отсюда, строили сначала второй выход «ВДНХ», потом были другие объекты. Сюда вернулись, когда возобновилось финансирование. А в мае — опять остановка. Хорошо, что ненадолго. Очень хочется этот рекордный «долгострой» все-таки довести до пуска.

Горный мастер Кириллов, с 1983



# Когда на битву грозную...

## Ты же выжил, солдат!

Село Погорелое Городище, Zubцовского района, Тверской области... Здесь теперь место основного приложения сил отряда «Память Метростроя», который занимается поиском погибших и перезахоронением останков советских бойцов в братскую могилу и, что не менее важно, ведет строительство воинского мемориала.

— Как всегда, первая вахта прошла в мае, накануне Дня Победы, — рассказывает командир отряда Сергей Куликов. — За нескольких дней нашли останки 400 бойцов. К сожалению, только один медальон с сохранившимся текстом и именем погибшего — Мурзина Вячеслава Кузьмича из Пермского края. Второй выезд на поисковые работы состоялся в сентябре. Земли перекопали немало, сложностей ребятам хватило. А найдено только 15 бойцов, останки которых вскоре будут торжественно перенесены в братское захоронение.

Братский мемориал в Погорелом Городище отряд «Память Метростроя» сооружает второй год. «Да разве смогут мальчишки, ученики средних школ и учащиеся колледжей, что-то построить?» — удивлялись сотрудники сельской администрации, когда поисковики предложили свою помощь. Но все сомнения развеял показанный видеоролик, снятый в Белоруссии, в городке Городок, где московские мальчишки и девчонки своими силами возвели прекрасный воинский мемориал, состоящий из основного памятника — разломанной на две части бетонной стелы и отдельных надгробий, на которых высечены названия 40 сожженных фашистами деревень, а также имена их жителей. В ходе строительства ребятам приходилось выкорчевывать деревья, носить тяжелые булыжники, разгружать машины с песком и, конечно же, самим выполнять все бетонные и арматурные работы. Более того: архитектурный проект мемориала школьники выполнили тоже сами. Творчество ребят оценили даже маститые архитекторы. А благодарность местных жителей просто бесконечна. Теперь здесь всегда многолюдно. И всегда цветы.

— А была крапива, лопухи, высокая трава. Штук тридцать покосившихся крестов... Как, впрочем, и в Погорелом Городище. На месте братской могилы — затерявшийся среди елок памятник солдату, возведенный еще в сороковые, — рассказывает Сергей Куликов. — Но скоро здесь тоже будет и ухожено, и торжественно. Процент на шестьдесят мы уже выполнили строительные работы: полностью закончили планировку, выкорчевывав несколько крупных деревьев, забетонировали четыре стелы, на которых будут закреплены мемориальные доски с фамилиями погибших. К сожалению, списочный состав погибших не велик. А сколько здесь за-

хоронено на самом деле, никому неизвестно. Но точно — немало. Только мы за последние годы перенесли сюда останки более пяти тысяч бойцов.

## У святого огня...

Арматура, опалубка, бетон... Для ребят это уже не отвлеченные понятия. Это то, без чего начатое дело не сдвинется с места. Миксерами с бетоном отряд частично обеспечивала местная администрация, частично спонсоры. И песка потребовалось около 20 машин. В общем, глава администрации Погорельского сельсовета Татьяна Михайловна Лукашова, которая без внимания юных поисковиков не оставляла, не переставала удивляться энергии, энтузиазму, желанию, воодушевлению, с которым трудились ребята. Вроде бы копашатся, как муравьи, а дело, между тем, продвигается. Меняется все на глазах. Почетные грамоты ребятам — в знак благодарности. Был награ-



Военно-патриотический лагерь на Селигере. В строю участники поездки.

ден даже самый маленький, 10-летний участник этой экспедиции Андрей Новиков. И, конечно же, награжден руководитель отряда «Память Метростроя» Сергей Васильевич Куликов — за организацию реконструкции мемориала на братском воинском захоронении в селе Погорелое Городище, за неоценимый вклад в дело увековечивания памяти павших в годы Великой Отечественной войны, за воспитание подрастающего поколения в духе уважения к героическому прошлому Отечества.

— На строительство мемориала выезжали 45 ребят и пять руководителей, а также учащиеся метростроевского колледжа № 53 с мастерами производственного обучения Сергеем Кудрявцевым и Иваном Хлыным. Правда, они были с нами не все время, наездами, чаще всего в выходные. Но дело не в том, сколько дней, а в том, что их это дело по-настоящему увлекло, — считает Сергей Куликов. — Участвовали в работе и



Вечная память! Перезахоронение павших бойцов в братской могиле.

Почетные грамоты — за благородный труд.



главлял комсомольскую организацию Метростроя. Он отлично понимает, ради чего мы с ребятами занимаемся поиском погибших. Пока не похоронен последний солдат,

## Место древнее, место славное

Обязательным условием является и знакомство с тем местом, где ведет-



Вечером у костра юные строители братского мемориала отдыхали.

нельзя считать войну законченной. И еще все благодарны спонсорам из Мостеплосети, из Таманской дивизии — военные нам капитально отремонтировали грузовик, наш основной транспорт, на котором каждое утро поисковики отправлялись из лагеря на точки работ. Хочу еще заметить, что, выезжая в экспедиции, ребята с утра до ночи не только трудятся, трудятся и трудятся. У них остается время и на отдых, на песни и рассказы у костра, на игры, купание в реке — каждый раз мы стараемся разбить лагерь вблизи водоема. Так что все гармонично.

А Погорелое Городище упоминается в летописях XVI века, тогда на этом месте располагался город Держеславль. С тех пор сохранились остатки земляных укреплений. В Смутное время эти места неоднократно подвергались нападениям польско-литовских интервентов. В 1609 году Держеславль был разграблен и полностью сожжен. А под именем Погорелое Городище посад упоминается в грамоте царя Михаила Федоровича, данной в 1621 году.

В годы Великой Отечественной войны Zubцовский район с 11 октября



Вот такие деревья пришлось корчевать ребятам на территории мемориала в Погорелом Городище.

Одна из строительных операций.



## Снова на «Достоевской»

Окончание, начало на стр. 1

года работавший на угольных шахтах Воркутинского бассейна, а потом и Сахалина, стал метростроевцем менее четырех лет назад. Он, естественно, не может, подобно Юсову, знать всю непростую историю «Достоевской», но все равно успел сродниться со строящейся станцией и ощущает её состояние, как и положено опытному горняку:

— Хотя основные работы тут были в мае остановлены, часть людей все-таки осталась, чтобы доводить до безопасного состояния отдельные выработки, где отмечался значительный водоприток. Имеются в виду обходной кабельный коллектор, ходок от натяжной камеры, фурнель вентканала. Теперь там практически везде смонтирована металлоизоляция. А мы сосредоточились на платформенной части станции — армируем и бетонируем боковую платформу левого станционного тоннеля. К настоящему времени она готова примерно наполовину. Бетонируем также пилоны. Скоро закончим эту работу по



**Арматурщики: А.Н. Зубрилкин (бригадир), И.А. Алексеев, И.П. Логвинов, А.Г. Павлов, А.Н. Скларов.**

**Горный мастер В.В. Кириллов в среднем зале станции.**

восьмому и девятому проёмам и передадим пилоны под пробную декоративную обделку.

Бригаду арматурщиков, наращивающих каркас платформы, возглавляет Александр Николаевич Зубрилкин. До конца августа арматурщики участвовали в строительстве автодорожного тоннеля под улицей Мневники, откуда их и перевели сюда, на площадь Суворова. В составе бригады десять человек, средний стаж их составляет 7–8 лет. Работы для них на «Достоевской»

хватает. Но еще больше нерешенных пока задач у чеканщиков.

Об этом можно судить, хотя бы побывав в среднем станционном зале. Пусть капёж с тубингового свода там не такой обильный, чтобы на полу возникали ручьи, но блокнот приходилось прятать... Подобное природное явление наблюдается и в некоторых других местах обширного подземного комплекса, где еще не завершены гидроизоляционные работы.

В тот день чеканщиков мы встретили в просторном пока тоннеле БТП, где на половине его длины кроме тубингов обделки ничего вообще еще нет, и все время приходится шагать по чугунным ребрам.

Бригадир чеканщиков Николай Иванович Попов посвятил своей профессии 21 год, никогда ей не изменял и считает не менее важной, чем другие:

— Подземная гидроизоляция обеспечивает долгую жизнь всему тому, что разрабатывают проходчи-



**Чеканщики на своем рабочем месте в БТП: И.Ф. Шукшин, Н.И. Попов (бригадир), М.М. Шукшин, А.Б. Шурупов и Ф.С. Канаев.**



ки. И пусть наши тоннели держатся лет двести.

В БТП его бригада продолжает заниматься тем же, что делала до летнего перерыва — перебалчивает, нагнетает, чистит. Последняя операция самая трудоёмкая. Сначала грязь смывают керхером — это немецкое устройство, применяемое на автомагистралях. А потом в ход идут мастерки, скребки, щётки, совковые лопаты и даже обрезанные пластиковые бутылки.

Юрий ПЕТРУНИН.

**Проходчики В.И. Бояринов, А.П. Фетисов, А.А. Ионов.**



## Кольцевую «Курскую» строило СМУ–5

Недавно в «Метростроевце» с большим удовольствием прочитал статью «Восстановлен исторический облик» об открытии после реконструкции вестибюля станции «Курская»-кольцевая. Замечательный материал Александра Попова. Чарующие фотографии, которые он сделал, как нельзя лучше создают величественный зрительный образ вестибюля. Прав автор: «Курская» — одна из самых красивейших станций Кольцевой линии.

А мне эта станция особенно дорога, так как ее соорудил мой родной коллектив, которому отдан не один десяток лет. Начальником СМУ–5 в те годы был Павел Семенович Сметанкин, ставший впоследствии главным инженером Мосметростроя. А участок, возводивший вестибюль станции, возглавлял инженер Николай Иванович Федоров, будущий руководитель СМУ–5. «Когда будете спускаться по эскалатору на эту станцию, вспомните добрым словом Николая Ивановича Федорова. Это возглавляемый им участок строил тоннель, по которому плавно бежит лента эскалатора. Но прежде, чем спуститься по эскалатору, вы окажетесь в красивом круглом зале. Обратите внимание на стоящую посредине единственную колонну. Этот подземный вестибюль — сложное инженерное сооружение. Колонна удерживает почти пятую часть площади, примыкающей к Курскому железнодорожному вокзалу. Это тоже дело рук и инженерной мысли Н.И. Федорова» — эти строчки я прочитал в вышедшей в свет в 1980 году книге «Дни и годы Метростроя», в материале Виктора Муратова «Везучие люди».



**Н.И. Федоров.**

И как эти добрые слова согрели мне душу! Интересен еще и такой факт: ведь тогда на участке Федорова трудились в большинстве своем женщины, они выполняли самые разные работы, в том числе и бетонные. Николай Иванович умело ладил и легко находил с женщинами общий язык. Давая очередное задание, обращался не по имени, а просто «золотце». Женщины, естественно, были довольны. И в долгу не оставались: начальника участка они тоже за глаза называли не иначе, как «золотце».

Кто бы мог подумать, что через годы, через пятьдесят с лишним лет, реконструкция вестибюля выйдет на долю ученика Николая Ивановича Федорова — Александра Юрьевича Мосолова, директора ООО «Ур МИР». К нам в СМУ–5 он пришел совсем молодым, после окончания МИИТа. Начиная сменами на сооружении вестибюля станции «Авиамоторная». Затем трудился инженером ПТО, начальником участка. Будучи сотрудником производственно-технического отдела, занимался составлением проектов производства работ, в том числе и на проходку наклонного хода станции «Боровицкая»,

тоннеля, залегавшего в сложных гидрогеологических условиях.

Так что реконструкция вестибюля «Курской»-кольцевой велась одним из надежнейших специалистов, получивших всесторонний навык в строительстве подземных сооружений в СМУ–5, под руководством Николая Ивановича Федорова. Вот такая преемственность поколений!

За строительство «Курской» Кольцевой линии девять человек были удостоены званий лауреатов Сталинской премии, один из них — главный инженер проекта Л.И. Горелик, остальные восемь из нашего коллектива. Это начальник СМУ–5 П.С. Сметанкин, главный инженер М.П. Сеткин, главный механик М.А. Седых, главный маркшейдер А.Н. Курдюков. Это начальники участков К.И. Крюков, сооружавший непосредственно станцию, и К.И. Овчинников, даровитый и любимый рабочими инженер. Это бригадир слесарей-монтажников И.С.Лапкин — настоящий самородок,



**Обновленный вестибюль.**

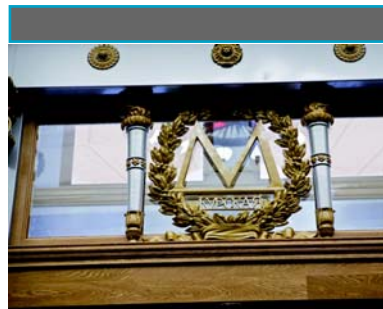


Фото А. ПОПОВА

бригадир проходчиков А.В. Зотов, имя которого гремело на весь Метрострой. Зотов здесь особенно отличился тем, что проявил необычайную смекалку и умение при монтаже стальных станционных колонн «Курской». Об этом тоже написано в книге «Дни и годы Метростроя»:

«Станция «Курская»-кольцевая — колонного типа. Ее свод подпирается цельнометаллическими колонами. В истории метростроения сооружение «Курской» явилось одним из самых ярких, неповторимых событий. Здесь переплелись все виды горно-строительного искусства.

Перед коллективом стояла задача — опустить в тоннель и смонтировать многотонные стальные колонны. Эту операцию должны были выполнить рабочие треста «Главстальконструкция». Инженеры, специалисты посмотрели, посмотрели и... отказались.

Как же быть? Собрались на большой совет командиры производства СМУ, проходчики, инженеры... Решили выполнять работу своими силами. Но еще раньше надо было получить и доставить эти самые колонны. Делали их на Челябинском заводе металлических конструкций имени Орджоникидзе. Сорок шесть колонн, и каждая весом одиннадцать с половиной тонн. А было это в 1948 году. Каждый грамм металла считался на вес золота. К тому же на заводе что-то задер-

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ



**Колонна «Каменный цветок».**

живалось. Поехал в Челябинск горный мастер Григорий Тимофеевич Шкарлет. Встретился с директором завода, с рабочими. И завод нашел возможность выполнить заказ Метростроя. Колонны были доставлены в Москву. И были установлены».

...Реконструкция вестибюля «Курской» Кольцевой линии вернула ему былой внешний вид, тот самый, которым восхищались москвичи почти шестьдесят лет назад. Большое уважение вызывает профессионализм людей, принимавших участие в этом деле. Настоящие мастера, если менее чем за год выполнили все необходимые работы по замене гранитного покрытия пола, восстановлению люстр и известной колонны «Каменный цветок»... Это большой подарок и нам, ветеранам, и молодым людям, которые судят о прошлом страны по таким, как метро, великим историческим памятникам. Радует, что следующей станцией, как заверил начальник Метрополитена Дмитрий Гаев, будет «Площадь Революции».

**Виктор ВОЛКОВ, ветеран СМУ–5.**



## Когда на битву грозную...

Окончание, начало на стр. 2

ря 1941-го по 3 марта 1943 года был оккупирован немцами. В 1942-м, в качестве военных корреспондентов сюда выезжали писатели Константин Симонов, Алексей Сурков, Борис Полевой. Приезжал в войска 20-й армии, завершившей Погорело-Городищенскую операцию, и Александр Трифонович Твардовский, который работал в газете Западного фронта «Красноармейская правда». Несколько дней жил в деревне Денежное, где и продолжал писать поэму «Василий Теркин».

В Зубцовском районе Тверской области сохранилось немало памятников архитектуры, в числе которых и усадьбы известных людей: декабриста Ивана Анненкова, участника Отечественной войны 1812 года Дениса Давыдова. Здесь немало старинных монастырей и церквей. Так что интерес к истории Отечества с каждой новой поездкой в Тверской край у ребят только расширяется.

### «Виктория» приглашает

Для Сергея Васильевича Куликова, бывшего метростроителя, отдавшего коллективу СМУ-6 два десятка лет, и по-прежнему — командира поискового отряда «Память Метростроя», основным местом работы является сегодня спортивно-досуговый центр «Виктория» при муниципалитете «Ярославский». Он — заместитель директора. Буквально месяц назад, 31 августа и 1 сентября, Центр проводил День открытых дверей.

— Рассказывали о работе наших секций: подводного плавания, туризма, военно-исторических реконструкций, стендового моделирования... Приглашали к нам ребят, а родителями, которые привыкли уже за всё и вся платить, объясняли, что занятия проводятся бесплатно, что на детях денег не делаем, — рассказывает Сергей. — А какие навыки здесь можно получить! На Дне города секция рукопашного боя провела показательные выступления — зрителям было по-настоящему интересно. И также с большим воодушевлением выступали ребята из секции военно-исторических реконструкций, все —



в рыцарских доспехах! А в Останкино в этот день мы с ребятами организовали военную кухню, накормили кашей всех участников праздника, около 500 жителей района.

Руководство национального парка «Лосиный остров» объявило ребятам из «Виктории» благодарность за участие в охране окружающей среды и проведенную работу по очистке пруда в Лосиноостровском лесопарке. Тут особо отличилась секция подводного плавания, все дно пруда было тщательно очищено от банок. И из водоема, и в окрестностях было собрано полтора больших контейнера с мусором. И если в прошлом году администрация лесопарка была не в восторге от такой инициативы клуба,



## Летим над пробками

Еще две новые линии монорельсовой дороги появятся в столице.

Первая — длиной 2,5 километра, свяжет станцию метро «Теплый Стан» с торговым комплексом «Славянский мир», который планируется построить на 41-м километре МКАД. Вторая соединит станцию метро «Речной вокзал» с жилым районом Ховрино.

Проекты разрабатывает ОАО «Московские монорельсовые дороги» — автор уже существующей в столице трассы, связавшей еще в 2004 году станцию метро «Тимирязевская» с районом ВДНХ. Избранный маршрут избавил тех, кто ездит к ВВЦ, от двух пересадок на метро. И, тем не менее, трудно не согласиться с префектом Северо-Восточного административного округа Ириной Рабер, которая вскоре после пуска монорельса заявила, что этому виду транспорта не было бы цены, если бы его пустить по Ярославскому шоссе — одному из самых «пробочных» в столице.

Но для прокладки новой дороги изначально искали не самую оживленную магистраль. С ее помощью хотели сделать более удобным подъезд именно к ВВЦ, где Москва мечтала встретить международную выставку «Экспо-2010». Конкурс за право ее проведения Россия проиграла, а монорельс все-

таки построили. И почти сразу же на него посыпался град упреков: слишком дорого и в строительстве, и в эксплуатации.

— Я этих обвинений не принимаю, — сказал гендиректор ОАО «Московская монорельсовая дорога» Игорь Краснов. — Километр линии метропо-

### За рубежом

Больше всего монорельс развит в Японии. Здесь в восьми городах он имеет 102 километра дорог. Самая длинная монорельсовая система — в Осаке. Общая протяженность — 23,8 километра.

В Европе, кроме Москвы, есть еще два монорельса — в Вуппертале — 13,3 километра, и в Дортмунде — 3 километра.

В Нью-Йорке действует монорельсовая дорога длиной 4,8 км. Она связывает аэропорт, парковки, железнодорожную станцию.

то в этом не только не чинила никаких препятствий, а наоборот — помогала и поддерживала. Есть свои герои и в секции стендового моделирования. Так, участвуя во Всероссийской выставке стендовых моделей военно-исторической

миниатюры «История в миниатюре», дипломы получили Илья Огурцов и Евгений Рыжих.

Двери клуба «Виктория» открыты и для детей метростроителей. Здесь, по словам Сергея Куликова, им будет только рады.

Вот такую рыбу ловили на Селигере!



На рыцарском турнире в День города.



литена стоит 190 миллионов евро, а монорельсовой трассы — от 17 до 35 миллионов евро. Скоростной трамвай, строительство которого стоит в планах столичного правительства на

Самый протяженный монорельс Северной Америки расположен в Диснейленде во Флориде. Его длина — 23,6 километра. Современным видом транспорта могут похвастать Сиэтл, Дженксонвилл, Лас-Вегас.

В австралийском Сиднее действует монорельс протяженностью 3,6 километра, в Малайзии он проходит по территории Куала-Лумпура — 8,6 километра, в Чунцине (Китай) с 2005 года действует монорельс протяженностью 13,5 километра.

2011 год, и тот обойдется на 20 процентов дороже.

По мнению Краснова, нельзя забывать, что им пришлось разрабатывать монорельс с нуля. Конечно, можно было бы купить, но это обошлось бы в несколько раз дороже. К тому же ни один западный образец не может работать в погодных условиях нашей страны. А с тяговым линейным приводом, который разработали ученые Московского института теплотехники, российскому монорельсу не страшна любая непогода.

Будут ли новые линии дешевле? Краснов считает, что существенно снизить расходы способно только массовое развитие монорельса. Это позволит оптом закупать большинство деталей и материалов. «Мы сейчас делаем два модернизированных состава для существующей ветки, а закупает все маленькими сериями, что сразу повышает цену на 30–40 процентов», — рассказал он. Да и в техническое оснащение составов снова пришлось вложиться. Во-первых, со временем изменилось программное обеспечение — прежнее уже не поставишь. Многие прежние предприятия-поставщики перепрофилировались или закрылись. Зато в новых составах пассажирам станет еще комфортнее:

### Трубят ребятам сбор

Каждый год Сергей выезжает с ребятами на Селигер. Буквально через три дня после окончания поисковых работ в Погорелом Городище он с группой из 50 подростков был уже на озере. Военно-патриотический лагерь. В программе — курс молодого бойца и система выживания по типу телевизионного шоу «Последний герой», но с той лишь разницей, что выживать надо командой. Чувство коллективизма, чувство локтя, взаимовыручка — вот главное. Ребята сами строили жилье, поддерживали день и ночь костер. Боролись в конкурсах за победу своей командой. Задания были покруче, чем в игре «Зарница». Но они справились.

А дальше — Бородино. Если бы он вывез туда только ребят... А сколько еще взрослых присоединилось! Два автобуса, 90 человек, с ночевкой. Эта экскурсия в Бородино традиционная.

— Чтобы посмотреть реконструкцию военно-исторических событий на Бородинском поле в битве 1812 года, сфотографироваться на память с гусарами — такое событие невозможно пропустить, — считает Сергей Куликов. — Это же наша история!

И еще его ребята ни разу не пропустили такое исторически важное мероприятие, как парад на Красной площади. Как раз в октябре начинается подготовка к ноябрьскому шествию 2009 года. И уже не за горами День матери, на который обычно педагоги и учащиеся колледжа № 53 приглашают родственников.

Сергей Куликов отмечен многими наградами и Почетными грамотами правительства Москвы, Московской городской Думы, Российского союза ветеранов Афганистана, Московского городского совета ветеранов, Департамента образования Москвы за большой личный вклад в дело увековечения памяти павших защитников Родины в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, духовно-нравственного, патриотического и интернационального воспитания молодежи. Президиум межрегионального фонда «Общественная награда» вручил ему за службу и доблесть орден «Серебряный крест». Но и это еще не все: Сергей Куликов в этом году занял первое место в номинации «Педагог-организатор» Московского городского конкурса «Воспитать человека». И это по праву!

Нина СОЛОВЬЕВА.

### ТРАНСПОРТ

улучшится система кондиционирования, меньше будет шума...

Нужен ли монорельс вообще Москве, нередко задаются вопросом его противники. Краснов убежден: нужен. Хотя бы потому, что это единственный вид транспорта, который можно развивать в условиях сложившейся застройки, — трасса проходит на высоте пять метров над землей.

По сути, это та самая выделенная полоса, которую можно проложить над любой трассой. А еще в число достоинств монорельса входят тихий ход, безвредность для экологии и экономичность с точки зрения энергопотребления, которое не больше, чем у современного троллейбуса.

Все хорошо, скажет кто-то, где только взять деньги на его сооружение, особенно сейчас, в пору кризиса? А кто сказал, что строить можно только за счет бюджета? Ту же трассу «Теплый Стан» — торговый центр предложили проложить как раз владельцы будущего торгового комплекса. Им выгодно, чтобы покупатели могли подъехать непосредственно к их магазину. И если жизнь не внесет свои коррективы, монорельс здесь появится уже в 2012–2013 годах.

Ольга МАСЮКЕВИЧ.  
(«Российская газета»)

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

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.

Редактор  
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:  
127051, г. Москва,  
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)  
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова  
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 29.09.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2418 Заказ № 3572