

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ОБХОД ЦЕНТРАЛЬНОГО УЧАСТКА

В пятницу, 29 января, генеральный директор Мосметростроя Г.Я Штерн в процессе обхода проверил строительную готовность всего пускового участка. Сначала был осмотрен котлован, где сооружается вестибюль станции «Марьина Роща». Потом генеральный директор и другие руководители спустились в шахту № 946 и по тоннелям прошли от тупиков за станцией «Марьина Роща» до «Достоевской». Поднявшись на поверхность по стволу шахты № 942, они проследовали к котловану, в котором строится вестибюль «Достоевской».

На совещании, состоявшемся потом в душкомбинате СМУ-6, Г.Я. Штерн сказал, в частности, что в конце марта намерен совершить полный обход, но уже в противоположном направлении. И начать его с подземного перехода под Селезневской улицей, а дальше пройти в кассовый зал «Достоевской», спуститься по ступеням наклонного хода на ее платформу, оттуда в перегонный тоннель и продолжить движение в сторону «Марьиной Рощи».

ПРИМЕРКА НА «ДОСТОЕВСКОЙ»



Участок Николая Рекутина из УСР приступил к отделке платформенной части «Достоевской». На левой боковой платформе укладываются гранитные плиты и начата облицовка мрамором стены. Туда же стали завозить первые элементы пластиковой отделки для левого станционного тоннеля. Некоторые из них уже смонтированы, и можно представить, как примерно должна выглядеть эта часть станции.

ВСЁ ДАЛЬШЕ ОТ ОКИ

В последний день января проходчики участка Сергея Мерзликина из СМУ-8 смонтировали 146-е кольцо в левом перегонном тоннеле метро, который они прокладывают в Нижнем Новгороде, всё дальше уходя от крутого берега Оки. При полутораметровой ширине колец «Ловат» продвинулся вперед уже почти на 220 метров.

ВСТРЕЧА ВЕТЕРАНОВ

21 февраля в колледже № 53 Метростроя имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова состоится встреча ветеранов локальных войн, родителей погибших ребят, участников Великой Отечественной войны, посвященная 21-й годовщине вывода ограниченного контингента Советских войск из Афганистана и Дню защитника Отечества.

Начало в 12 часов.

В программе – концерт с участием авторов и исполнителей своих песен. Будет организована полевая кухня.

Совет ветеранов РОО «Афган-Метрострой» приглашает метростроевцев на встречу, которая пройдет в учебном корпусе по адресу Хибинский проезд, д.6.

Проезд: ст. м. «ВДНХ», трол. № 76, автобусы №№ 244, 172, 136 до остановки «Колледж Метростроя» или электротроллейбусом до ст. Лосиноостровская.

Свежее дыхание зимней шахты

942-я шахта, от которой метростроевцы в районе Суворовской площади давно вышли на трассу центрального участка Люблинско-Дмитровской линии, переживает свою последнюю зиму, так как строительство станции метро «Достоевской» вышло на финишную прямую.

СМУ-6 как генподрядчик представлено здесь, под боком у Центрального театра Российской Армии, участком Николая Александровича Панова, который работал тут еще в середине прошлого десятилетия. Тогда его кабинет располагался в одном из небольших зданий, выходивших на Селезнёвскую улицу. Потом настройплощадке появился нынешний трехэтажный душкомбинат со столовой на первом этаже. А поверху он закрытым переходом соединен с горным комплексом шахты. И такое удобство есть только на 942-й. В январские морозы его трудно было переоценить.

На самой шахте, конечно, зима ощущается, хотя не сильно. Просто калориферы, установленные в нижней части ствола, не могут в полной мере нагреть воздух, загоняемый вентиляторами с поверхности. Так что атмосфера во всем станционном комплексе «Достоевской» достаточно свежая, и это хорошо. Основные и самые трудоёмкие объемы работ тут выполнены в прошлом году, но в разных местах комплекса есть еще не мало точек для приложения усилий, как генподрядчиков, так и нескольких «субчиков». Расслабляться ни в коем случае нельзя.

– Главная наша задача, – говорит Николай Александрович Панов, – в соответствии с графиком обеспечивать фронт работ для субподрядчиков и, прежде всего, для СМУ-4 и УСР. И мы справляемся с ней. Проходки осталось совсем немногого, она связана со вспомогательными выработками — со штольнями, ведущими к материальным скважинам и к сантехскважине. Часть



чеканки перейдет на март. Незавершенным у нас остается примерно 30-метровый кусок в конце левой платформы. Зато в ее начале уже развернулись камнетесы участка Николая Ивановича Рекутина из УСР.

В путешествие по шахте нас повел заместитель Панова по гидроизоляционным работам, кадровый метростроевец Валерий Александрович Малахов. Сначала мы заглянули в забой одной из двух оставшихся штолен, где застали проходчиков из бригады Александра Константиновича Юсова. И момент был самый подходящий для фотосъемки — только что закончилось забуривание шпуров для очредного взрыва.

Эта штольня с рамочным креплением пройдена в карбоне метров на 50. По пути проходчики уже «поймали» две скважины — их трубы чернеют в перекрытии штольни. Впереди третья скважина, но для неё будут монтировать камеру с чугунной обделкой диаметром 5,5 м. Буквально через один метр бригада приступит к раскрытию калотты. И понадобится там всего лишь 6 колец.

В средний зал путь лежал через левый станционный тоннель и левую платформу, которая уже напо-



Фото А. Попова

Чеканщики А.С. Иванов, А.В. Щербаков и заместитель начальника участка В.А. Малахов в среднем станционном зале «Достоевской».

Проходчики из бригады А.К. Юсова: М.В. Жигулев, А.И. Скобеев, Ю.А. Кукушкин.

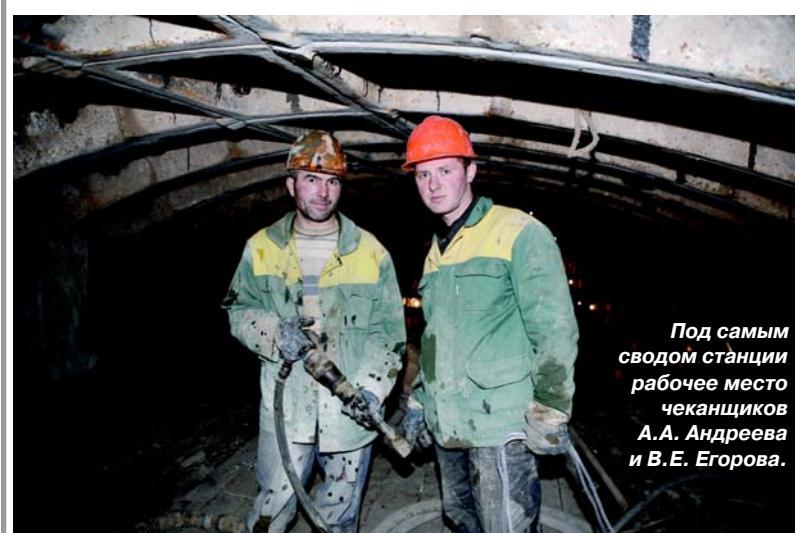
ВЕСТИ СО СТРОЕК

ровщики полностью справляются со сводом среднего зала. На февраль им останется довести до конца работу в БТП-2 — зачеканить 12 колец. После этого лишь одно место, на дальнем стыке левого перегонного и левого станционного тоннелей, будет не зачеканенным. Поблизости от него к станции примыкают два людских ходка, идущие от наклонного хода. В одном из них еще не выполнена металлоизоляция, то же самое относится и к идущему параллельно вентиляционному ходу. Лишь после того, как они будут должным образом оформлены и заслонированы, чеканщики смогут по соседству с ними приступить к своей работе.

– Это очень ответственная зона, – объясняет Малахов. – Как раз над ней находится здание театра.

Значит, никакие подвижки грунта и вообще подземные сюрпризы недопустимы. Впрочем, руководство участка полностью уверено в надежности своей механической службы, представленной звеньями Игоря Калачева, Николая Каравеса, Виктора Чупрунова. В их составе одних только высококвалифицированных сварщиков более десяти человек, а самыми лучшими из них считаются Михаил Потапкин, Павел Кобазев, Геннадий Лидин. Они отлично взаимодействуют и с чеканщиками, и с проходчиками, и с бетонщиками участка, которыми руководит горный мастер Вячеслав Васильевич Кириллов.

И всем им надо держать хороший темп — УСР наступает на пятки. Юрий ПЕТРУНИН.



Под самым сводом станции рабочее место чеканщиков А.А. Андреева и В.Е. Егорова.

Проходка и жизнь продолжаются...

Треть века Яша Диланович Ахмедов трудится на Метрострое. С 2000 года и до недавнего времени работал главным механиком СМУ-8. Раньше более десяти лет руководил механической службой СМУ-1.

В начале своего инженерного пути выпускник Горного института отдал три года одному из горных комбинатов в Азербайджане, оттуда взял курс на Москву. С 1976 года Яша Диланович организует и обеспечивает механизацию нелегкого труда строителей столичного метро.

Первым его объектом стала «Марксистская» — наклонный ход станции. Механик Ахмедов трудился на участке Юрия Левченко, ныне технического директора СМУ-6. А о том, как проявил и зарекомендовал себя новичок, можно судить хотя бы по тому, что тогдашний главный инженер СМУ-6 Анатолий Алексеевич Полосин, назначенный начальником вновь созданного СМУ-1, предложил ему перейти вместе с ним. Должность все та же — механик участка, но работать предстояло на станции с непростой судьбой, на «Шаболовской». Чтобы довести её до пуска, строителям 70-х необходимо было решить задачи, за которые не взялись метростроевцы начала 60-х. Метропоезда не останавливались на станции, которая много лет оставалась без наклонного хода. Немало трудностей встретилось на пути. И станция, безусловно, осталась в памяти. Но самой значимой в своей трудовой биографии Яша Диланович считает «Тимирязевскую».

— Это была первая в Москве односводчатая станция глубокого заложения, — напомнил Ахмедов. — Самая интересная для механиков. По количеству механизмов, её можно назвать подземной Курской дугой: тут и экскаваторы, и комбайны, и укладчики. А накануне проходки мы специально съездили к ленинградским метростроевцам, чтобы познакомиться с используемыми там укладчиками. Потом такие же изгото- вили наш завод Метромаш. Они здорово помогли.

С той далекой уже поры, с середины 80-х годов, с Ахмедовым часто общался Владимир Борисович Богданов, в недавнем прошлом один из ведущих специалистов Мосметростроя.

— Будучи сотрудником ЦНИИПодземмаша, — вспоминал он, — я вёл занятия с группой метростроевских механиков, которым предстояло осваивать горнопроходческие комбайны. В числе слушателей был и Яша Диланович. Сразу запомнился: он выделялся своей любознательностью, дотошностью. Интересовался дополнительной литературой. Если же велась разборка комбайна, неотступно находился рядом, вникая во все тонкости. В период строительства «Тимирязевской», когда я пришел на Метрострой, наше сотрудни-

чество стало более плотным. Кстати,

на этой станции был впервые применен ленточный конвейер. А дальше уже Яша Диланович столкнулся и со щитовой проходкой — тупики за станцией «Битцевский парк» разрабатывали немеханизированный щитом. Шли через песок, который с трудом успевали выбирать. Однажды произошло ЧП, в забой провалилась сосна. Выход из сложившейся ситуации обсуждали сообща с Ахмедовым, сосну подняли, провал засыпали, а оболочку щита пришлось оставить в тоннеле, вырезав из нее рас- секающие перегородки. Подобные моменты, конечно, не забываются.



Я.Д. Ахмедов и М.И. Маслов на наклоне «Марьиной Рощи» в период демонтажа «Ловата».



**У будущего вестибюля «Трубной» в июле 2007 года:
Я.Д. Ахмедов, К.И. Маматказин и А.А. Медведев.**

Александровский завод. А с какой ответственностью он подходит к делу! Каждый раз я убеждался в этом во время строительства второго выхода «Маяковской», наклона «Трубной», но особенно в процессе механизированной проходки наклона «Марьиной Рощи».

Действительно, на всех этих очень серьезных объектах механики СМУ-8 держали суворый профессиональный экзамен. На «Маяковской» они ухитрились спустить комбайн по частям в подходной коридор, собрать его внизу и в тяжелейшем забое обеспечить нормальную работу. Там же, пробиваясь через твердейший известняк, испытывали новую технику — приборы Шульца, алмазные диски. Основные трудности по наклону «Трубной» связаны были с крайней ограниченностью стройплощадки, с большим количеством требующих перекладки коммуникаций. По ходу строительства даже проект вестибюля серьезно пе-

редельвался.

О станции «Марьина Роща» особый разговор. Для нее, как известно, впервые в практике отечественного метростроения эскалаторный тоннель прокладывали с помощью механизированного комплекса. Проблемы возникали на всех основных этапах уникальной работы — и на подготовительном, и в процессе самой проходки, и потом, когда нужно было поднимать из наклона всё многотонное защитное оборудование «Ловата» и сам щит.

Если при изготовлении стартового стапеля главная сложность заключалась в его металлоемкости и внушительных размерах, то вся проходка была проникновением в неведомое. По мнению Михаила Ивановича Маслова, машина в целом оказалась конструктивно «сыроватой», ее эксплуатация в недрах Москвы нередко ставила перед проходчиками головоломные вопросы. Почему, например, реальный расход смазки существенно превышает расчетные нормативы? А поскольку поставкой Кондат-масла Ахмедов занимался лично, он и в анализ причин перерасхода вникал по-инженерному. Один из промежуточных выводов — некоторые каналы утечки смазки можно будет выявить лишь после полного демонтажа комплекса. О том же, насколько непростым ожидался (и оказалось!) этот демонтаж 3500 тонн механизмов и металлоконструкций, можно судить хотя бы по тому факту, что многочисленное вспомогательное оборудование для демонтажных операций заказывали на пяти предприятиях. Курировал же его поставка главный механик СМУ-8 Ахмедов. 60-летие Яши Дилановича пришлось как раз на самый разгар работ по извлечению «Ловата» из наклона.

Он сегодня не расстался ни с механизмами, ни с коллективом. Правда, в Москве бывает теперь лишь наездами. В качестве заместителя главного механика СМУ-8 Ахмедов опекает «Ловат», с помощью которого в Нижнем Новгороде уже проложен один перегонный тоннель метро. После этого щит был демонтирован, возвращен на исходную площадку, снова собран ипущен. Проходка и жизнь продолжаются...

Юрий ПЕТРУНИН.

Лауреат литературной премии

Хорошим новогодним подарком стали для руководителя музеино-комплекса колледжа Метростроя № 53 Илариона Тихоновича Рыбакова золотая медаль и диплом лауреата литературной премии имени Валентина Пикуля, которых он удостоен за книгу очерков и новелл «Истоки и начала». Медаль и диплом от имени Международной ассоциации писателей баталлистов и маринистов ему вручил 12 января писатель Валерий Латынин, руководитель литературного объединения при Культурном центре Министерства обороны РФ, руководитель патриотических программ Центра национальной славы России.

— Книга «Истоки и начала», — рассказал Иларион Тихонович, — это итог работы нескольких лет. Она была издана к 1900-летию болгарского города Силистры, в котором я родился. Моя семья из рода русских староверов-липованов вместе с другими родственниками и сопле-



менниками уехала из этого города в Советский Союз в далёком 1946 году. Главным содержанием моей книги являются исторические очерки о Болгарии и Силистре. В ней включены разнообразные, в том числе и энциклопедические, сведения об участии в судьбе болгарского народа многих выдающихся деятелей русской истории: князей Святослава, Ярослава Мудрого и Владимира Мономаха, Екатерины II, Румянцева, Суворова, Потёмкина, Багратиона, Кутузова, Дибича, Паске-

Медаль и диплом Илариону Тихоновичу Рыбакову вручает Валерий Латынин.

вича, Александра II, Скobelева, Столетова, Гурко, Игнатьева, Толбухина и других. Особая страница нашей общей истории — освобождение болгарского народа от 500-летнего турецкого ига. Недаром вступление к книге так и называется — «Переплетение судеб». Также здесь помещены другие мои произведения, в том числе в стихотворной форме, среди них — те, что рассказывают о появлении и пребывании русских староверов-липованов на берегах Дуная, об отъезде части из них в Советский Союз и проживании в районе Причерноморья. В книге есть и мои воспоминания об ежегодных, начиная с 2002 года (через 56 лет!), посещениях Болгарии и Силистры, где я разыскал свой дом и своих родственников, обрёл хороших знакомых в лице представителей общественности и администрации города.

Книга «Истоки и начала» прошла презентацию в центральной библиотеке города Силистры и в Культурном центре Министерства обороны РФ, после чего и была представлена на литературную премию. На очереди — уточнение и дополнение текста, в том числе по результатам очередных поездок автора в Болгарию, её переиздание, возможно также на болгарском языке.

Людмила АБРАМОВА.

И глас, и глаз народа

В день пуска продолжения Митинско-Строгинской линии метро на обеих митинских станциях генподрядчики, СМУ-3 и СМУ-13, подготовили Книги отзывов. И они, конечно, не остались без внимания. Только за первый день работы «Волоколамской» и «Митино» появилось в общей сложности более двухсот записей, в подавляющем большинстве очень благодарных. Среди них по частоте употребления со словом «спасибо» могло конкурировать лишь слово «долго». И это понятно, если учитывать затянувшуюся историю строительства, которое развернулось непосредственно на центральной улице района еще в середине 90-х годов прошлого столетия.

«Спасибо метростроевцам за новые станции!»

Под этим кратким отзывом стоит вполне разборчивая подпись — С.Н. Маркелов. Есть еще несколько записей такого рода, в которых можно разобрать, если не фамилию или просто инициалы писавшего, так место его жительства.

«Всем строителям — спасибо и низкий поклон. Семья Макаровых».

«Огромная благодарность работникам Метростроя от коренных жителей Митина».

«Большое спасибо метростроевцам за эти три станции. Я не являюсь жителем Митина. Однако думаю, что это, действительно, большой праздник для города».

В большинстве случаев информация об авторе (авторах) отзыва минимальная или ее вовсе нет, зато адресаты благодарности выписывают чётко.

«Три бауманца — Андрей, Егор и Владимир — выражают свое уважение инженерам-метростроевцам».

«Спасибо всем инженерам, архитекторам, метростроевцам, обеспечившим это замечательное достижение».

«Всем строителям, руководству, мэру Лужкову, префекту — большая благодарность. Екатерина и Алексей Сидоровы».

Несколько раз добрым словом упомянуты правительство Москвы и местные депутаты, а по фамилии, помимо мэра, названы Гаев, Штерн, архитекторы Шумаков и Орлов, управляющий СМУ-13 Торопов. А есть и такой неожиданный, но очень трогательный отзыв:

«Спасибо всем, кто строил такое красивое сооружение (речь идет о «Волоколамской» — Ю.П.), и в том числе моему мужу Борисову С.Н.»

Приятно было прочитать и следующие строки:

«Огромное спасибо всем в спецовках СМУ-1, СМУ-13. Молодцы!»

В книгах отзывов на прежние пуски обращения к конкретным нашим коллективам встречались довольно редко. Но тут особая ситуация — у митинцев было время приглядеться к тем, кто работал под их окнами. К тому же на метростроевцах давно уже фирменные куртки с четкими логотипами. А за долгострой понимающие люди на проходчиков и бетонщиков, штукатуров и гранитчиков не сердятся. Понимают, что не от них зависели сроки. Но своих мыслей, связанных с затянувшимся ожиданием пуска, не скрывают.

«Наконец, дождались...»

Один из участников праздника по случаю пуска новой линии от избытка чувств «заговорил» чуть ли не стихами:

«Метро, метро! Как долго ждали мы его!»

А вот сугубо прозаические, но весьма положительные коллективные отзывы:

«Мы, коренные москвичи, семья Степановых и Кузнецовых, благодарим всех строителей и руководящий состав за то, что нам, наконец-то, спустя много лет, построили метро».

«Так долго ждали открытия! Семья Смирновых счастлива! Благодарим за новогодний подарок!»

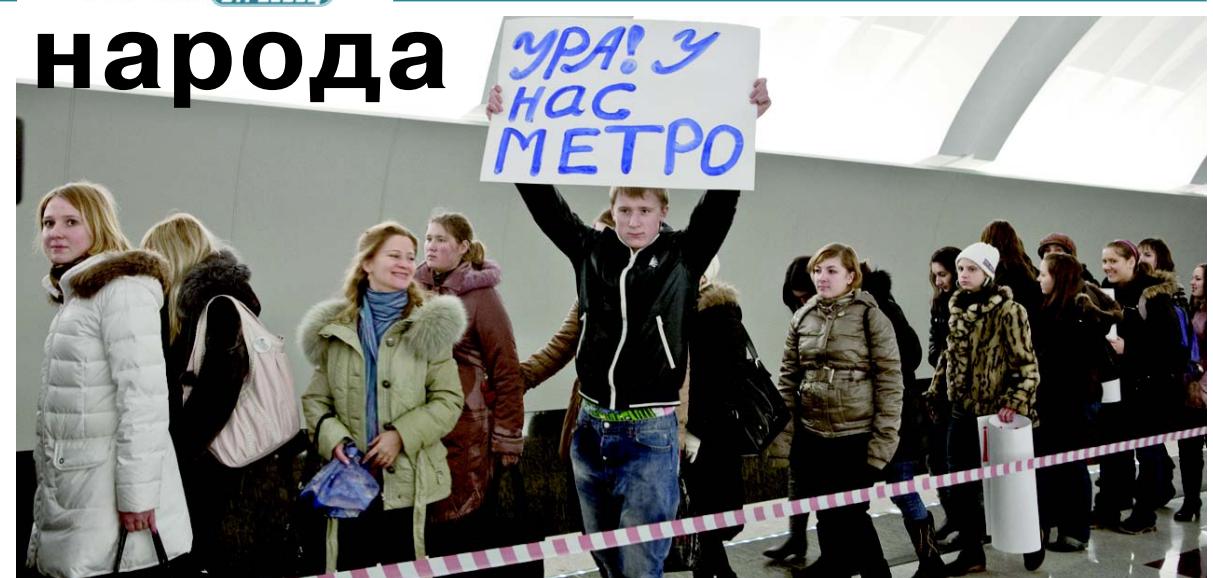
Во многих случаях жители Митина конкретно указывают, сколько же длилось их ожидание.

«Молодцы!! Ждали станцию с 2000 года и дождались, несмотря на кризис».

«10 лет ждали этого дня и вот, наконец, дождались».

«Долго ждали — 13 лет. Наконец-то счастливы!»

«Мы ждали этого открытия 15 лет! Спасибо за настоящий подарок! Маркова А.С.»



«Лучше поздно, чем никогда! Ждал с 1991 года. Спасибо. Житель д. 27, корп. 1 по Пятницкому шоссе».

Один из признаков по-настоящему радостного состояния человека — его готовность пожелать такой же радости другим людям:

«Мы ждали этого события 10 лет. Наша станция «Волоколамская» — самая красивая и непохо-

жая на другие. Большое спасибо всем, кто принимал участие в проектировании и строительстве!»

Желаем всем москвичам, ожидающим открытия станций в своих районах, веры в чудо и надежды. А мы радуемся уже сегодня! Семья Неволиных».

И еще один отзыв хочется привести — он лаконичный и в то же вре-

мене более масштабно мыслит ветеран Великой Отечественной войны И.В. Бутнев:

«Открытие новых станций метро — свидетельство прогресса и процветания нашей Родины. Оно же — подарок к 65-й годовщине нашей Великой Победы!»

А в нескольких случаях люди все же конкретно указывают, какую

Они работали на пусковой линии

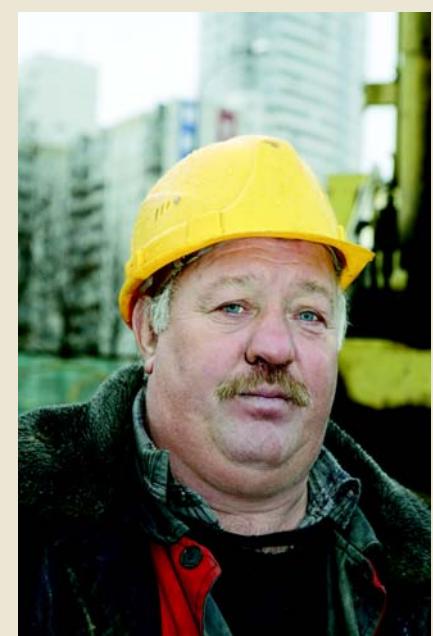


Фото Александра Попова

Начальник участка СМУ-1 Э.Р. Курамшин (справа) и заместитель начальника участка А.С. Грошев. Коллектив этого участка работал в тупиках за станцией «Митино». Его силами уложен весь путевой бетон как в тупиках, так и на продолжении перегонных тоннелей до границ со СМУ-10 и СМУ-15. Он же выполнил большой объем работ по подводке к станции коммуникаций.



А.А. Ларин, один из лучших бригадиров СМУ-3, являвшегося генподрядчиком на строительстве станции «Волоколамская».



В.И. Хлус, бригадир с участка Э.Р. Курамшина.

Сварщик Е.Б. Китанов, слесари А.В. Субботин и А.В. Зотов (участок Э.Р. Курамшина из СМУ-1).



Штукатуры с участка И.В. Зеленева из УСР Т.С. Седина и Е.Н. Брызгалова в конце ноября завершили отделку вестибюля № 1 станции «Митино».



мя обобщающий по-крупному:

«Ждали долго, но это того стоит!»

«Теперь можно переезжать в Митино»

Многие из благодарных «соавторов» обеих Книг отзывов даже не считают нужным объяснять, чем же именно так радует их пуск новых станций. Зачем, мол, говорить об очевидном? Но кое-кто все же комментирует это радостное событие.

«Наконец-то метро пришло в самый отдаленный район Москвы».

«Спасибо огромное! Новые станции облегчили жизнь Митину и Красногорску».

«Я рада, что, наконец-то, разгружен Краснопресненскую линию».

пользу они лично получат от прихода метро в их район.

«Мы довольны — удобнее станет добираться до родственников».

«Теперь мы можем без помех ездить в гости к своим любимым друзьям».

«Свою внучку Лизу Кузнецова я сопровождаю в поездках на художественную гимнастику в район метро «Савеловская». Как мы намучились за четыре года на автобусах! Возвращались домой к 21 часу и даже позже, а еще уроки надо готовить! Теперь станет намного легче».

«Я рад, что открылось метро. 29 декабря поеду в Кремль на ёлку. Ткаченко Петр, 3-й Б класс».

Сюрпризом стал благодарный



С.Н. Донских, техник участка Н.А. Дубакина из СМУ-13, открыла Книгу отзывов для первых пассажиров.

Окончание на стр. 4

И глас, и глаз народа

Окончание, начало на стр. 3

отзыв девушки, живущей достаточно далеко от Митина, но, похоже, связывающей с этим районом или даже с кем-то из его жителей весьма серьезные планы:

«Я ждала 5 лет. Сбылось. Ура! Теперь можно переезжать жить в Митино».

«Волоколамская» как бы взлетает к небу»

Понятно, что для многих будущих пассажиров на передний план выходит сам факт удлинения линии метро, дотянувшейся до Дубравной улицы. Они и к архитектуре новых станций не очень-то приглядываются. Поэтому возможно было появление отзывов, подобных следующим:

«Спасибо за открытие трёх красивых станций!»

«Первый раз проехал до «Мякинино» и обратно. Прекрасно. Это наш транспорт. Ура! Дронов М.И.»

Но большинству жителей Митина не терпелось убедиться в том, что станции, построенные за Кольцевой автодорогой, не уступают центральным, что они соответствуют традициям столичного метро. Поэтому они внимательно осматривали новостройки, сравнивали их не только с общепризнанными шедеврами прошлых лет, но и между собой.

В необъявленном голосовании, в котором участвовали не только митинцы, но и просто небезразличные к метрополитену люди, пальма первенства, похоже, присуждается «Волоколамской».

«Из трёх открытых станций «Волоколамская», бесспорно, самая красивая».

«Приятное сочетание классических традиций метростроения и новых технологий. А.В. Генералов».

«Спасибо. Красиво. Мне чем-то «Маяковскую» (мою любимую) напомнила».

«Волоколамская» как бы взлетает к небу. И вестибюли красивые и удобные».

«Станция напоминает большой замок! Очень интересный и оригинальный стиль».

«Волоколамская» отлична во всех отношениях — на платформе есть павочки, верхний вестибюль имеет своё лицо. Внутри очень красиво отделано. Олег Сергеевич Кузнецов».

«Всем спасибо. Особенно понравились светильники».

Как и ожидалось, наиболее внимательными оценщиками метрополитеновских новинок выступили фанаты метро, представленные на одноименном Интернетовском форуме. Один из них в своем блоге скептически отзывался о светильниках «Волоколамской». Мнения же остальных участников этого люби-

Руководители метростроевских подразделений перед торжественным моментом пуска новой линии.

тельского содружества по поводу названной станции вполне одобрительны.

«Стройная станция, с чётким и зрительно ограниченным пространством. Поражает обилие света».

«Совершенно удивительный проект. На картинке похожа на «Кузнецкий мост», но когда входишь на станцию, ощущаешь себя, как в хра-



«Волоколамская» устремляется ввысь.

ме. У меня подобное в московском метро возникало только на «Кропоткинской», и то в глубоком детстве».

«Особенно красиво смотрится вестибюль с улицы, ну а в самой станции реально что-то есть от готической архитектуры».

«Очень светлая, очень просторная...»

Отзывы, касающиеся облика станции «Митино», как в Книге, так и в Интернете, в принципе положительные. При этом те, которые писались на бумаге, к тому же на самой станции, выглядят как бы теплее и непосредственнее электронных оценок.

«От имени ветеранов 5-го, 6-го, 11-го микрорайонов Митина поздравляем метростроевцев с блестящим окончанием работ по строительству станции «Митино». Всё очень красиво, здорово! Председатель совета ветеранов Торчинова».

«По оформлению станция — просто супер!»

«Открытая станция прекрасна, просторна, светла. Большое спасибо всем людям, превратившим сказку в быль. Ветеран Великой Отечественной войны Тупицын Евгений Юрьевич».

«Очень тёплое впечатление от станции «Митино». У неё красивые вестибюли».

В Интернете на следующий день



дами сделать навесы».

Второй критический отзыв начинается, тем не менее, со слов:

«О моей станции «Митино»... Впервые, нет лавочек. Во-вторых, нет наружного вестибюля, желательного украшения станции. Без него не вход в метро, а переход под

В Книге для почетных гостей оставляют свои отзывы мэр Москвы Ю.М. Лужков и председатель Московской городской думы В.М. Платонов.



«Волоколамская» устремляется ввысь.



В переходе под Дубровнкой улицей — фотовыставка Александра Попова о строительстве Митинско-Строгинской линии.

метро, конечно, были весьма огорчены тем, что они увидели на первой же станции новой линии.

Не все их отзывы можно и стоит приводить в газете. Но кое-что я отобрал.

«Открывать станцию с недоделанным потолком, с ужасными потёками на стенах, с отваливающейся плиткой — это у нас могут только частные инвесторы, которые урезают отличные проекты, сначала из-за скупердяйства, а потом якобы из-за кризиса. И вместо станции мы получаем какое-то подобие ангара, внутри которого зачем-то ходят поезд».

Критическая тема «подобия ангара» получила развитие в других блогах: «холодный гараж», «бункер Саддама» и даже «реально: морг».

А вот женский, очень прочувствованный и востревоженный отзыв:

«Сдавая такую станцию в эксплуатацию, я бы со стыда провалилась. Безнадёга какая-то. Явный недострой. Перила, это вообще песня — дыры размером 800x1000 мм в ограждении над путями! По СНИПам перила для общественных мест должны быть намного мощнее».

«Митино» надо бы закрыть и доделывать».

В завершение раздела приведу еще один предложенный в Интернете вариант названия для этой несчастной станции — «Таджикхал».

Вообще-то так именуется величественный индийский памятник культуры, но в нашем случае был намек на то, что «Митино» в последние перед пуском дни и часы пытались довести до сдаточной кондиции многочисленные бригады гастарбайтеров из Таджикистана. Подлинные фанаты метро об этом знают, но большинство пассажиров не в курсе ситуации и может, к сожалению, грешить на метростроевцев.

Все, почти всё хорошо, но...

На моей памяти не было ещё случая, чтобы среди отзывов на пуск новых станций не попадалась такая или подобная фраза. И это понятно — совершенству нет предела. Человеку всегда хочется больше, удобнее. Поэтому несколько критических замечаний было высказано в адрес проектировщиков станции «Митино».

«Жаль, что в сегодняшний зимний день идет мокрый снег, на ступеньках входа в метро скользко. Не дай бог поскользнуться — травма будет обеспечена. Чтобы избежать несчастных случаев, желательно над входом

улицей...»

Претензия была высказана даже строителям «Волоколамской», вызвавшей в целом общее восхищение. Но в данном случае обращаться надо к властям района и города.

«Станция замечательная, но далеко от Трикотажной (это ближайшая железнодорожная платформа — Ю.П.). Для людей не ленивых надо продумать пешие подходы от нее на другую сторону МКАД».

Наконец, встретилась и такая неожиданная запись, на которую будущим организаторам праздников по случаю пуска новых станций стоило бы обратить внимание.

«Были уверены, что хотя бы календарики на память о таком событии будут предложены пассажирам. Но разочаровались и огорчились».

Коллекционеры сувениров — это, конечно, особая категория нашей публики. Но в их предложении есть своя логика — на таком календарике как раз и нужно помешать новейшую, с учетом данного пуска, схему столичного метрополитена.

«Вперёд, в новые районы!»

По части пожеланий метростроевцам эти Книги отзывов не нарушили традиции. Как и в прежние годы, москвичи называют места или направления, где тоже рады были бы открытию новых станций метро.

Две точки самые очевидные:

«Ждем «Достоевскую» и «Марьину Рощу»».

А, кроме того, упоминается весь Дмитровский радиус и Можайское шоссе.

Есть пожелания и более общего характера, но затрагивающие самую суть проблемы:

«Дорогие метростроевцы! Спасибо огромное вам за замечательный и столь долгожданный подарок. Желаю адекватного финансирования метростроения, чтобы ваши творческие успехи чаще радовали москвичей. Макушин».

Если бы был учрежден приз за самый трогательный отзыв, я бы присудил его жителю Митина А. Колмагорову и его внучке. К словам они добавили простенек рисунок, пояснив его:

«Это дед Саша и внучка Юля нарисовали вам, ударникам, птичку. Спасибо огромное. Строителям — огромную премию!»

Такое признание, такая оценка полезности сделанного, идущие, можно сказать, из народной гущи, дорогого стоят.

Юрий ПЕТРУНИН.



На «Митино» всё блестит!

московского метро, хотя она и подмосковная. Опорные колонны посреди станции необходимо облицовать».

Знаток мог бы поправить, что самые колонны не являются опорными для станции, так как проходят через ее перекрытие и держать будут перекрытие паркинга, который еще возведут над станцией. Но суть претензии от этого не меняется. То, что находится внутри «Мякинино», должно соответствовать метростроевским принципам. А голый бетон колонн, конечно, неприемлем.

Фанаты нашего, лучшего в мире



Сила из рук не ушла

У Николая Андреевича Рябцева, первопроходца метро, ветерана Метростроя с более чем 60-летним стажем, мы побывали в гостях с председателем совета ветеранов Очаковского завода ЖБК Геннадием Сергеевичем Кузнецовым в конце прошлого года. Николай Андреевич живет в Очакове. Завод, на который он пришел в 1961 году, совсем недалеко от его дома. Более тридцати лет он спешил проторченной тропкой к знакомой проходной. А до того — строил метро, тоннели на Амуре, служил в армии, несколько послевоенных лет провел в Германии, где трудился начальником урановой шахты. Над кроватью — портрет той поры. Красавец в военной форме! Но об этом зашифрованном, как называл объект Николай Андреевич, он, конечно же, обмолвился лишь вскользь — он не из тех, кто разглашает секреты.

Родился 5 марта 1915 года. Его отец слесарь-инструментальщик. Вот с ним, будучи еще пятиклассником, и отправился Николай на заработки.

— Мы жили в Сумской области. Времена были трудные: отремела первая мировая война, затем — революция. Чтобы содержать семью, отец был вынужден постоянно уезжать по вербовке на заработки. А когда я подрос, он взял с собой и меня, — вспоминает Николай Андреевич. — Ну а что? Рост — метр восемьдесят. Вес — 80 килограммов. Парень здоровый. Отец был уверен, что справлюсь. На строительстве комбината в Березняках я работал помощником слесаря. Даже помню свое первое задание: мне дали ножовку и послали с напарником резать двутавровые балки пятидесяти номера. Я как увидел их и растерялся: как же это можно сделать? А оказалось, что для их подъема имеется специальное приспособление. Вот так я постигал азы профессии. Затем вместе с отцом мы переехали в Москву — на Холодильник № 7. А уже оттуда я по комсомольской путевке пришел на Метрострой, на Арбатский радиус, где и стал бригадиром слесарей.

В книге «Наверху Москва» первостроительница метро Герой Социалистического Труда Татьяна Викторовна Федорова не раз упоминала шахту на Арбате и ее начальника Филиппа Ивановича Кузьмина — главного учителя комсомольцев-добровольцев, не знавших поначалу даже что такое ствол. Добрый словом вспомнил Кузьмина и Николай Андреевич, который трудился в соседнем с бетонщицей Федоровой тоннеле. Правда, его потом отправили на «Красные ворота», где шло строительство наклонного хода. И где он проявил себя на-

стоящим специалистом: никак не поддавалось молодым строителям первое кольцо, не укладывалось и все тут! И только Рябцев смог определить причину: в бетон попал обрезок рельса. Он устранил помеху, заменив в отбойном молотке пiku на зубило. Это была хоть и маленькая, но его личная метростроевская победа.

Когда началась Великая Отечественная война, Николай Андреевич был в командировке, трудился сначала бригадиром, а потом прорабом на сооружении многокилометрового железнодорожного тоннеля под Амуром. Он мог бы воспользоваться правом на броню, которая предоставлялась метростроевцам. Но Николай Андреевич посчитал своим долгом уйти добровольно в армию. 28 февраля 1942 года его направили в офицерское училище в Иркутской области.

— Подготовка была серьезная, не бездельничали. Все экзамены сдал на «отлично», мне присвоили звание лейтенанта и направили в 288-ю стрелковую дивизию, где я был назначен командиром взвода, — рассказывает Николай Андреевич. — Дивизию готовили к войне с японцами...

Поучаствовать в боевых действиях ему не пришлось. Но ранение между тем Николай Андреевич получил серьезное. Попал под бомбёжку, когда возвращался в дивизию после сопровождения группы младшего комсостава на фронт. Если бы не остановка санитарного поезда, неизвестно, чем бы все закончилось.

Николай Андреевич Рябцев — начальник участка урановой шахты. Германия. 1947 год.



А в 1944-м в дивизию пришел приказ Верховного Главнокомандующего за номером 003 — лейтенант Рябцев отзывался в Москву.

— Даже командир дивизии был удивлен, что это за фигура такая — Рябцев? — смеется Николай Андреевич. — Приезжаю в Москву, иду в военкомат, а меня оттуда направляют на Метрострой. Пришел, и сразу — к Абраму Григорьевичу Танкелевичу, которого хорошо знал еще по первой очереди.



Докладываю о своих делах. И получаю назначение...

Он был не единственным метростроевцем, которого отзвали с фронта на строительство метро. А потом в сорок седьмом Николая Андреевича направили в Германию, на урановые шахты. Вернулся в Москву в 1951 году.

В его трудовой книжке числятся такие организации, как СМУ-2, СМУ-7, где он трудился на подземных работах. А с 23 марта 1961 года Рябцев — в рядах заводчан-очаковцев: мастер ОТК, инженер по технике безопасности. И в той же трудовой книжке не мало записей о награждениях: за улучшение условий труда и культуры производства (он изобрел приспособление для очистки шнека подачи цемента), за участие во внедрении новой техники, за досрочное выполнение плана трех лет пятилетки, за



активное участие в проведении смотра охраны труда...

— Будучи инженером по ТБ, Николай Андреевич все свое рабочее время проводил в цехах и лишь редкие минуты в кабинете, — вспоминает председатель совета ветеранов Очаковского завода Геннадий Сергеевич Кузнецov. — Дотошный. Если находил нарушения, требования предъявлял не столько рабочим, сколько руководителям цехов. Ненавязчивый, но всегда



На экскурсии в Ленинграде.

своего добивающийся. В коллективе к нему относились с большим уважением. За годы работы я никогда не слышал, чтобы Николай Андреевич, как какой-нибудь другой небольшой руководитель, повысил голос, нашумел, а уж тем более накричал. А еще он отличался невероятной силищей. Здоровались с ним с опаской. Мог прихватить руки и палец сломать.

— Сила из рук и сейчас не ушла, — смеется ветеран.

В последние, перед уходом на заслуженный отдых годы, Николай Андреевич трудился слесарем. В одну из смен в январе 1994 года его и застал в цехе наш корреспондент Юрий Яковлевич Петрунин. Приведу его высказывание: «Стоя рядом с плат-



С женой Марией Архиповной.

формочкой на колесах, Николай Андреевич укладывал на нее тут же отрезаемые от большого листа стальные заготовки. Рябцев — слесарь 5-го разряда. Этот худощавый, седоволосый, слегка прихрамывающий человек (память о войне) работает на равных рядом с теми, кто ему не только в сыновья, но и во внуки давно годится. И не просит никаких поблажек. Ветеран лет пять назад вернулся в ряды

рабочего класса, снова пришел к металлу и бетону, с которых когда-то и начиналась его трудовая биография.

Независимо от должностей и организаций, в которых пришлось потрудиться Николаю Андреевичу, он всегда стремился к тому, чтобы внести в процесс производства творческую жилку. Рационализация и изобретательство для него не пустые слова. Вот там же, на Очаковском заводе, работая слесарем, придумал и соорудил отводной желоб для стружки на сверлильном станке. А можно вернуться памятю и к тоннелю под Амуром, где однажды из-за несвоевременного нагнетания уже на готовом участке тоннель дал осадку. Чтобы исправить дефект, необходимо было разобрать несколько тюбинговых колец, вынув, прежде всего, замки. А как это сделать, если щит ушел вперед, а другой техники нет. Вот прораб Рябцев и придумал специальное приспособление, благодаря которому проходчики легко извлекли около сорока замков.

Заводчане не забывали Николая Андреевича и после его ухода с предприятия. Ведь именно он добился выдачи молока для слесарей, занимающихся ремонтом осадительных цементных камер. Именно он был председателем цехкома и помогал своим коллегам в решении многих социальных вопросов. Человек неравнодушный, он всегда готов был подставить плечо.

Этот наступивший год для Николая Андреевича ознаменуется двумя значимыми событиями: его 95-летним юбилеем 5 марта и 65-летним юбилеем Великой Победы. Свою самую дорогую награду — медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» — он получил в 1946 году. От души хочется пожелать ветерану доброго здоровья и хорошего настроения. Пусть этот юбилейный год принесет ему только радость и счастье.

Нина СОЛОВЬЕВА.

День второго рождения

«В 1942 году немцы оккупировали территорию Орловской области. Они согнали жителей Болховского района из деревень Каргашинка, Курасово, Кругогорье, Теремцы, Щербово, Стародубцево под поселок Алтуфьево. Когда наши войска стали наступать и отгонять захватчиков от Оки, немцы, прикрывая местным населением своих солдат, погнали нас к железной дороге, где погрузили в вагоны и повезли в сторону Белоруссии. Привезли в Эстонию, поместили в лагерь, обнесенный колючей проволокой. На вышке стояли патрули. Около лагеря находилось небольшое озеро, из которого нам приносили воду, на этой воде варили баланду. Так мы прожили 9 месяцев. Затем трудоспособных людей отправили в Германию, а стариков и несовершеннолетних оставили на прежнем месте. Правда, уже не за колючей проволокой. Разместили в старом бараке, который люди называли богодельней, и распределили по хозяйствам в местечке Клога: кто пас скот, кто работал в поле. Здесь нас и освободили в сорок пятом году

советские солдаты, переправили в город Брест-Литовский и там уже рассортировали по направлениям. Мы с бабушкой решили ехать не в Орловскую область, откуда нас угнали немцы в концлагерь, а в Москву, к маме и моим младшим сестрам...

Вот такие письма пишет Вера Георгиевна Соловьева в соответствующие инстанции, чтобы, наконец, доказать, что четыре военных года была узником фашистского концлагеря. Интересная вещь: в архивах у немцев, хоть и была Вера Георгиевна в те военные годы одиннадцатилетним ребенком, ее фамилия зафиксирована — получила даже компенсацию от Германского федерального фонда «Память, ответственность и будущее». «А в списках родной страны, — с горечью говорит ветеран СМУ-3 Метростроя, — не значусь. Я — никто».

Вот этим «никто» ее делают равнодушные к судьбам людей чиновники. На запрос в администрацию Болховского района, в отдел социальной защиты населения получила ответ, который просто-напросто привел ее в за-

мешательство. В бумаге сообщается, что в совхозе Непобедимый, Пальчиковского сельского совета Болховского района семью Крючковых помнят, а Соломонову нет. Чиновники даже не удосужились внимательно прочитать письмо, где Вера Георгиевна сообщала все подробности о своей семье и себе, а также о замужестве и смене фамилии.

Она родилась в тридцатом. Отец был комбайнером, мама работала в колхозе. Потом, один за другим, родители уехали в столицу, устроились на работу. На Цветном бульваре семья была представлена комнатой в общежитии.

— А я до семи лет воспитывалась у бабушки в деревне. Только перед школой, хотя я этого совсем не хотела, меня привезли в Москву, — рассказывает Вера Георгиевна. — В сорок первом как раз окончила третий класс и на лето вместе с мамой и двумя младшими сестрами отправилась в Орловскую область. Хоть и была Вера Георгиевна в те военные годы одиннадцатилетним ребенком, ее фамилия зафиксирована — получила даже компенсацию от Германского федерального фонда «Память, ответственность и будущее». «А в списках родной страны, — с горечью говорит ветеран СМУ-3 Метростроя, — не значусь. Я — никто».

Вот этим «никто» ее делают равнодушные к судьбам людей чиновники. На запрос в администрацию Болховского района, в отдел социальной защиты населения получила ответ, который просто-напросто привел ее в за-



Строителям станции «Новослободская» вручен вымпел за ударный труд. Вера Георгиевна стоит вторая справа. 1949 год.

в подвале. Да что толку? Помню, как всех нас гнали впереди немецких войск, присоединяя по пути все новых и новых людей из соседних сел. Помню Эстонию и ненависть к нам местного населения, когда мы, страдающие от голода дети, просили подать кусок хлеба. Мало кто относился с сочувствием. А при приближении наших войск, эстонцы и вовсе стали запугивать расстрелом. Когда после освобождения

мы с бабушкой приехали в Москву, отец еще был на фронте. Как работник военного завода он имел возможность в сорок первом эвакуироваться вместе с семьей. Но семья так и не эвакуировалась. Мама наотрез отказалась уезжать из Москвы. А папа, несмотря на броню, ушел добровольцем на фронт. Вернулся в сентябре сорок пятого. А в сорок восьмом умерла ба-

Окончание на стр. 6

День второго рождения

Окончание, начало на стр. 5

бушка — сколько она всего пережила за годы плена! Война прервала и мое детство...

По возвращении в Москву Вера устроилась на швейную фабрику. А через четыре года по призыву комсомола пришла на Метрострой, на строительство станции «Новослободская». В первый же день в отделе кадров познакомилась с начальником 20-й шахты Татьяной Викторовной Федоровой:

— Она, видимо, только что поднялась на поверхность. Была в резиновой спецовке, из-под которой выглядывала белоснежная кофточка. Потом, работая в бригаде проходчиков Ивана Костенко, я не раз видела ее в шахте. Она всегда была приветлива, особенно с женщинами. Но я как-то старалась не лезть на глаза. Другие подхо-



Вся семья за праздничным столом.

дили, общались, о чем-то рассказывали или расспрашивали, а мне неудобно было. Здоровалась и... выполняла свое дело. Грузила породу.

Каждый день с лопатой. Она, конечно же, брала и отбойный молоток, но, по словам самой Веры Георгиевны, исключительно ради интереса. На молотках после войны работали в ос-

Вера Георгиевна и Николай Иванович Соломоновы с сыном Евгением. 1952 год.

новном мужчины. А потом у бригадира Морозова работала на изоляции. Станцию «Киевскую» строила уже мама, каждое утро возила сына в ясли, находящиеся по соседству с раздевалкой для строителей. Кстати, со своим супругом, Николаем Иванови-



чем Соломоновым, познакомилась все в том же СМУ-3, он, как и она, трудился у Костенко. А потом — водителем на автобазе № 4.

— Коллектив СМУ-3 был сильный, дружный, много молодежи. Но из-за

проблем с жильем мне пришлось перевестись в КСУМ. Вновь вернулась в СМУ уже в период строительства станции «Сходненская», где трудилась в бригаде отделочниц, — рассказывает Вера Георгиевна. — Мой общий трудовой стаж сорок восемь лет. А из тридцати пяти метростроевских — двадцать пять подземные.

У Веры Георгиевны сын Евгений и дочь Анна. Четверо внуков, трое правнуков. Богатая бабушка и прабабушка. Да к тому же и родной коллектив не забывает — ни в праздники, ни в юбилеи. Нет сомнений, что СМУ-3 обязательно вспомнит своего ветерана в день такого знаменательного праздника, как 65-я годовщина Победы в Великой Отечественной войне. Ведь для Веры Георгиевны это не просто 9 Мая, это день ее второго рождения. Начало новой жизни без страха и унижений, голода и холода, колючей проволоки и надзирателей на вышке.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Сердце спецназовца остановилось

В конце прошлого года не стало Василия Николаевича Денисова, спецназовца «Альфы», которого метростроевцы знали как автора и исполнителя своих песен. Ему было 52 года. Остановилось сердце.

Группа «А»... Следом за объявлением ведущего на сцене появлялись двое с гитарами, в камуфляжной форме — Василий Денисов и Сергей Кузнецков. Метростроевская публика: участники локальных войн, ветераны Великой Отечественной войны и труда, всегда с большим интересом следила за творчеством этих исполнителей. Их песни, рожденные в боях, трогали слушателей до глубины души, до слез...

Название группы было выбрано совсем не случайно. Таким путем Василий Денисов решил отдать дань своей профессии и товарищам, с которыми, начиная с Афганистана, прошел немало горячих точек: Буденновск, Первомайск, Тбилиси, Баку, Карабах, Ереван, Кишинев...

В свои пять лет, когда отец, сотрудник КГБ, разрешил сыну пострелять из пистолета, Василий, конечно же, не знал, как это отзовется в будущем, а в будущем он станет первоклассным снайпером. Не думал он о профессии военного и в свои пятнадцать, когда поступил на учебу в московское ПТУ № 5, на Беговой. И потом, когда работал на заводе «Знамя труда». И даже тогда, когда проходил службу в ВДВ и дослужился до звания старшины. На службу в седьмое управление КГБ СССР Василий Денисов был зачислен в 1978 году, в двадцать два года. В 1980-м, после окончания учебы в Ленинграде, пришел в группу «А», именно так в то время называлась «Альфа».

В конце октября 1983 года Василий Денисов отправился в свою первую командировку в Афганистан. В составе группы два снайпера, один из них — он. Затем спец-
Встреча боевых друзей. Метростроевцы-«афганцы» и их гости — авторы и исполнители своих песен.



Певцы, музыканты, поэты Сергей Кузнецов, Василий Денисов и кавалер двух орденов Красной Звезды Игорь Морозов.

«Огоны!» Кудуз-Кале, ехавший одним из первых на белом коне, сразу спел с него. Ураган внезапного, пристального, кинжалного огня для «духов» был просто ошеломляющим. Бой длился считанные минуты, вместе с пулями летели гранаты. Уцелели лишь те, кто находился в хвосте колонны. А вот банда, которая хотела напасть с тыла, услышав стрельбу и разрывы, видимо, решила, что впереди сильно укрепленный район или засада, повернула назад. Как мы узнали потом, бандиты под покровом темноты вынесли из этого боя своих убитых и складывали их в недалеко расположенной мечети. Самого Кудуз-Кале, оставшегося в живых, обвинили в том, что именно он предал их, и поэтому они напоролись на засаду.

Из той, первой своей командировки, Василий Денисов вернулся в Союз в конце декабря: «30-го «альфовцы» были в Ашхабаде, а 31-го, — как написано в журнальной статье, — перед самым Новым годом, уставшие, но счастливые, что все живы и теперь уже «обстрелянные войной», ступили на родную московскую землю».

Василий Николаевич Денисов награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени и другими наградами.

Сослуживцам по Керкинской десантно-штурмовой маневренной группе, в составе которой снайпер Денисов и вылетал в Афганистан, он посвящал потом свои песни и стихи. Крепкая, надежная, проверенная боями дружба, как считал автор, оставалась такой же надежной, крепкой и в мирной жизни.

А первые стихи появились у Василия Денисова еще в школе. На одной из метростроевских встреч он рассказывал мне, как однажды пострадал от своего увлечения — взял и написал сочинение в стихах, на пятнадцати листах. Его не поняли, поставили тройку.

— Все мои стихи, — говорил он, — идут от сердца. Пишу только о том, что видел, что знаю, через что прошел.

Его, ветерана «Альфы», не раз приглашали на телевизионные передачи. Как-то, совершенно случайно, я увидела его на канале НТВ, у Евгения Кирichenko, который в то время вел «Забытый полк». «Альфовец», листая фотоальбом, рассказывал о своих товарищах, не показывая их лиц. Совершенно потряс один снимок из его фотоальбома: раскидистое дерево, около которого был убит в Буденновске друг Василия — Владимир Соловьев, чьим именем названа теперь школа в Рязани.

Отчаянно смелые и стойкие, близкие по духу, по настроению, по отношению к жизни самому Василию Денисову люди, и были главными героями его стихов и песен. Как человек талантливый и разносторонний, Василий писал еще и музыку. И никогда не расставался с гитарой.

В последние годы, объединившись в творчестве с воином-«афганцем» Сергеем Кузнецовым, он выступал на самых разных площадках, будь это Москва или любой другой город нашей страны. Группа «А» не раз выезжала в Чечню. И не пропустила ни одного вечера, организованного «афганцами» — метростроевцами и приуроченного к таким важным датам, как 27 декабря — ввод ограниченного контингента Советских войск в Афghanistan, и 15 февраля — вывод войск из Афghanistan.

Афghanistion остался позади, песни покинули последние ребята. Вдохнули с облегчением отцы, И матери не будут больше плакать. Не расцветает в лазури голубой «Тюльпаном черным» смерть несущий вестник, Но навсегда останется седьмым Войн прошедший твой и мой ровесник.

...15 февраля приближается. Этот день, который ветераны афганской войны считают по-настоящему праздничным, пройдет уже без Василия Денисова. Сердце спецназовца остановилось...

Нина СОЛОВЬЕВА.

Итоги спартакиады

В январе спортклуб подвел итоги круглогодичной метростроевской спартакиады. И если в предыдущие два года места на пьедестале почета занимали одни и те же коллективы, причем, в неизменном порядке, то теперь есть изменения. Спортсмены СМУ-13 не смогли, как прежде, подняться на «бронзовую» ступеньку, отступив, правда, всего лишь на одну позицию.

Тройка спортивных лидеров 2009 года выглядит так: победителями спартакиады в очередной раз стали спортсмены СМУ-4 (генеральный директор В.П. Хрусь, председатель профкома Е.В. Афонин, спортивный организатор Г.Н. Ильиных), серебряные призеры — спортсмены КСУМа (директор Н.А. Агапов, председатель профкома Л.С. Титова, спортивный организатор В.А. Вечерин), третье место завоевала команда СМУ-3 (директор В.В. Сергиевский, председатель профкома И.В. Терехова, спортивный организатор А.Н. Поливач).

Я надеюсь, что руководители этих отличившихся в спортивных состязаниях метростроевских подразделений найдут возможность отметить тех, кто успешно защищал спортивную честь их коллектива.

Радует прогресс спортсменов СМУ-3. Год назад, по итогам спартакиады-2008, они были всего лишь седьмыми, а теперь смогли подняться вверх сразу на четыре ступени. Думаю, что важную роль в этом сыграли футболисты СМУ-3. Сначала они заняли третье место в турнире по зимнему мини-футболу, а в летнем турнире выступили еще лучше, завоевав серебряные медали. Кстати сказать, чемпионами, как зимой, так и летом, привычно стали футболисты ТО-6, но этот коллектив в других видах спартакиады вообще не выступал, и в результате оказался в нижней половине итоговой таблицы. К тому же осенью прогрессирующая футбольная команда СМУ-4 переиграла тоннельщиков в кубковом турнире. Надо сказать, что будущие победители спартакиады выступали во всех ее видах и даже в тех, где их шансы были невысоки, например, в соревновании стрелков.

Зато монтажники отличились в шашечном турнире, где они уверенно опередили своих основных конкурентов по общему спартакиадному зачету — коммунальщиков. Следующие места, начиная с третьего, заняли шашисты СМУ-13, УСР, Управления, СМУ-4, СМУ-3 и Метромаша. Среди стрелков первенствовали спортсмены КСУМа, которым лишь немного уступили стрелки СМУ-13. Дальше идут представители УСР, СМУ-5, Управления, СМУ-4, СМУ-3 и Метромаша.

Всего в спартакиаде, хотя и не по полной программе, приняли участие спортсмены из 12 метростроевских коллективов. Ближе всех к призерам подошли СМУ-13 и Метромаш, шестое место разделили УСР и Управление, за которыми следуют ТО-6, СМУ-5, Тоннель-2001, СМУ-15 и УММ.

Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба
Мосметростроя.

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.

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 02.02.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2293

Заказ № 6008

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА