

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 «Марьино Роща». Потом генеральный директор и другие руководители спустились в шахту № 946 и по тоннелям прошли от тупиков за станцией «Марьино 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 «Марьино 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 круглого 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 электропоездом до ст. Лосиноостровская.

## Свежее дыхание зимней шахты

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

СМУ-6 как генподрядчик представлено здесь, под боком у Центрального театра Российской Армии, участком Николая Александровича Панова, который работает тут еще в середине прошлого десятилетия. Тогда его кабинет располагался в одном из небольших зданий, выходивших на Селезневскую улицу. Потом на стройплощадке 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 объёмы 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 немного, 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 очередного 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 раскритию 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. Жигулин, А.И. Скобеев, Ю.А. Кукушкин.

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

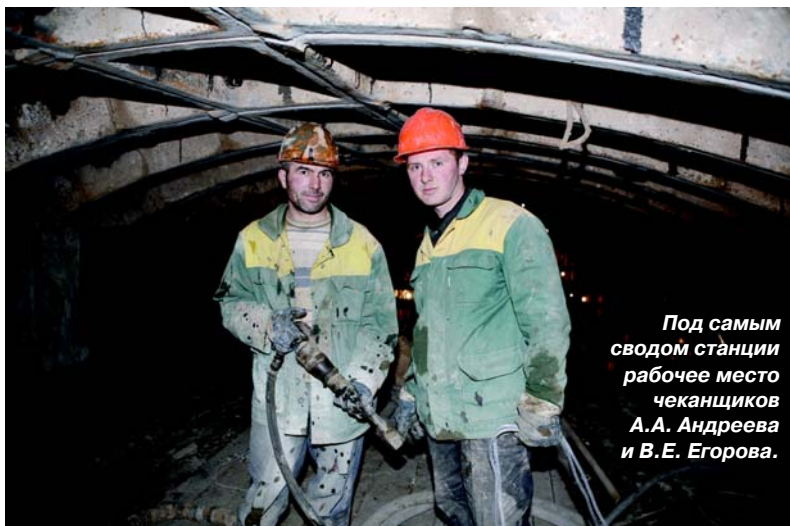
ровщики полностью справятся и со сводом среднего зала. На февраль им останется довести до конца работу в БТП-2 — зачеканить 12 колец. После этого лишь одно место, на дальнем стыке левого перегонного и левого станционного тоннелей, будет не зачеканенным. Поблизости от него к станции примыкают два людских хода, 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 забетонированы, 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 Карасева, 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 продолжают...

Третий 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, откуда взял курс на Москву. С 1976 года Яша Диланович организует и обеспечивает механизацию не легкого 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 изготовил 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 ЦНИИПодземмаш, — 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 немеханизированным 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 пересекающие перегородки. Подобные моменты, конечно, не забываются.

Так же, как и объекты, где требовалось что-то придумать. Например, опалубку для станционного свода «Печатников».

Есть что вспомнить и нынешнему главному механику Мосметростроя Михаилу Ивановичу Маслову:

— Встретились мы с ним на 938-й шахте, а потом оказались рядом на развязке МКАД в районе улицы Свободы и Коровинского шоссе. Еще со времен «Тимирязевской» за Ахмедовым закрепилась слава человека, способного решать вопросы, связанные с ремонтом оборудования. Используя свои каналы, он ездил за запчастями и в Тулу, и на



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», наклоне «Трубной», но особенно в процессе механизированной проходки наклоне «Марьиной Рощи».

Действительно, на всех этих очень серьезных объектах механики СМУ-8 держали суровый 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 требующихся перекидки коммуникаций. По ходу строительства даже проект вестибюля серьезно пе-

ределялся.

О станции «Марьиная 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 «сырковой», 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 оказался (и оказался!) 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. Кураторов же его поставку главных механиков СМУ-8 Ахмедов. 60-летие Яши Дилановича пришлось как раз на самый разгар работ по извлечению «Ловата» из наклона.

Он и 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 и пущен. Проходка и жизнь продолжают...

Юрий ПЕТРУНИН.

## Лауреат литературной премии

Хорошим новогодним подарком стали для руководителя музейного 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 баталистов 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-

Золотая медаль имени В. Пикуля.



Диплом лауреата. Президент



менниками уехала из этого города в Советский Союз в далёком 1946 году. Главным содержанием моей книги являются исторические очерки о Болгарии и Силистре. В неё 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, Скобелева, 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 — «Переplotение 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 общности 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, приготовили 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 метростроителям 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 метростроителям 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 её вовсе нет, зато адресаты благодарности выписываются чётко.

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

«Спасибо всем инженерам, архитекторам, метростроителям, 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 метростроителях 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, дождалась...»

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!»

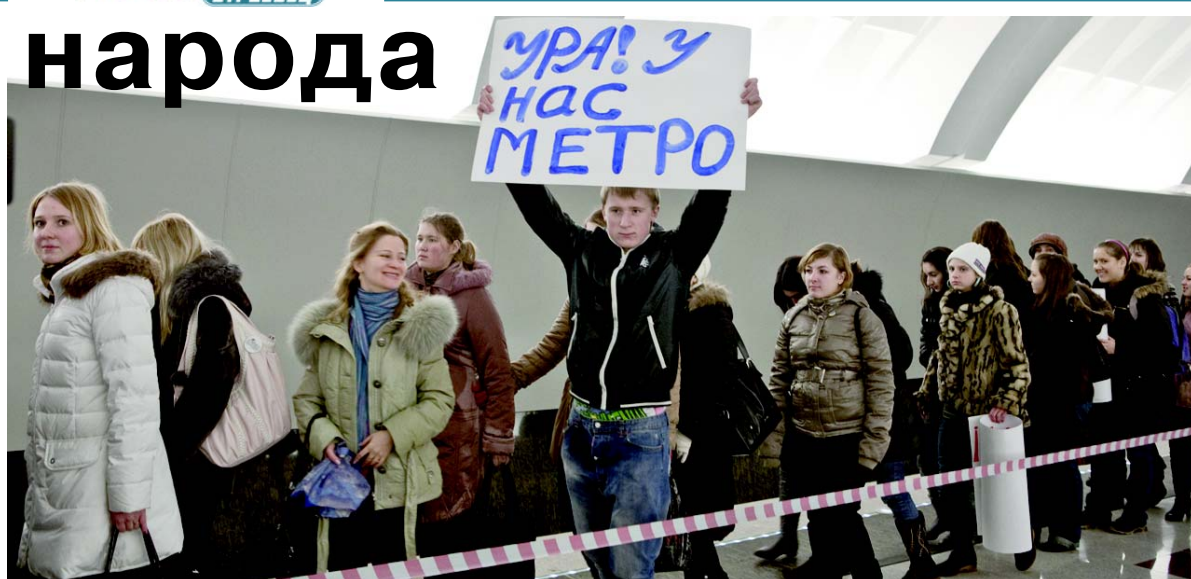
Во многих случаях жители Митина конкретно указывают, сколько же длилось их ожидание.

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

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

«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 Неволлиных».

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

Еще 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



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.

Фото Александра ПОПОВА



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 завершали отделку вестибюля № 1 станции «Митино».



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

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, разгрузят Краснопресненскую линию».

пользу они лично получают 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 Кузнецову 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

# 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 красивейших 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 лавочки, 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 отозвался о светильниках «Волоколамской». Мнения же остальных участников этого любимо-

**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 когдаходишь 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 нее красивые вестибюли».

В Интернете на следующий день



На «Митино» всё блещет!

московского метро, хотя она и подмосковная. Опорные колонны по-средине станции необходимо облицевать».

Знаток мог бы поправить, что те 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



В переходе под Дубравной 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 стен, с отваливающейся плиткой — это у нас могут только частные инвесторы, которые урезают отличные проекты, сначала из-за скупердидства, а потом якобы из-за кризиса. И вместо станции мы получаем какое-то подобие ангара, внутри которого за чем-то ходит поезд».

Критическая тема «подобия ангара» получила развитие в других блогах: «холодный гараж», «бункер Саддама» и даже «реально: морг». А вот женский, очень прочувствованный и встревоженный отзыв:

«Сдавая такую станцию в эксплуатацию, я бы со стыда провалилась. Безнадёга какая-то. Явный недострой. Перила, это вообще песня — дыры размером 800х1000 мм в ограждении над путями! По СНИПам перила для общественных мест должны быть намного мощнее. «Мякинино» надо бы закрыть и доделывать».

В завершение раздела приведу еще один предложенный в Интернете вариант названия для этой несчастной станции — «Таджмахал». Вообще-то так именуется величественный индийский памятник культуры, но в нашем случае был намек на то, что «Мякинино» 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.

## «Всё, 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 вхо-

дами сделать навесы».

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

«О моей станции «Митино»... Во-первых, 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.**

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 помещать новейшую, с учетом данного пуска, схему столичного метрополитена.

## «Вперёд, в новые районы!»

По части пожеланий метростроевцам эти Книжки 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 «Марьино Рошу»».

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 простенький рисунок, пояснив его:

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

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

**Юрий ПЕТРУНИН.**



# 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 проторенной 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 зашифрованным, 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: отгремела 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 пятидесятого 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» перво-строительница 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. Добрым 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 пику 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 бронь, 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...

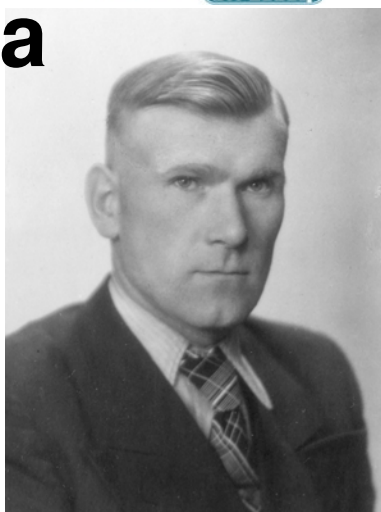
Поучаствовать в боевых действиях ему не пришлось. Но ранение между тем Николай Андреевич получил серьезное. Попал под бомбежку, когда возвращался в дивизию после сопровождения группы младшего комсостава на фронт. Если бы не остановка санитарного поезда, неизвестно, чем бы все закончилось.

**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 отзывается 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 отозвали 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 немало 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 смотр-а 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 Кузнецов. — Дотошный. Если находил нарушения, требования предъявлял не столько рабочим, сколько руководителям цехов. Ненавязчивый, но всегда

## ПЕРВОПРОХОДЦЫ



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 силой. Здоровались с ним с опаской. Мог при пожании 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-

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 памятью и к тоннелю под Амуром, где однажды из-за несвоевременного нагнетания уже на готовом участке тоннель дал осадку. Чтобы выправить дефект, необходимо было разобрать несколько тубинговых колец, вынуд, 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.**



С женой Марией Архиповой.

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 побряжек. Ветеран лет пять назад вернулся в ряды

# День второго рождения

«В 1942 году немцы оккупировали территорию Орловской области. Они согнали жителей Болховского района из деревень Каргашино, Курасово, Крутогорье, 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 богдельней, 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 Соломонова 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 Крюковых 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 семье была предоставлена комната 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. Как только объявили о начале войны, мама с девочками уехала в столицу. А в нашу деревню в начале зимы пришли немцы. Сначала мы прятались



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 бронь, ушел добровольцем на фронт. Вернулся в сентябре сорок пятого. А в сорок восьмом умерла ба-

## 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. Здравовалась 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 мамой, каждое утро возила сына в ясли, находящиеся по соседству с разведкой для строителей. К стати, со своим супругом, Николаем Ивановичем



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 переехать 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 — девятнадцать 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, ключей 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 появились двое с гитарами, в камуфляжной форме — Василий Денисов и Сергей Кузнецов. 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 за «речку», в провинцию Андохой. В составе группы два снайпера, один из них — он. Затем спец-

назовцев перебросили в Мазари-Шариф, а дальше в Меймен, Балх.

Один из эпизодов той командировки Василий рассказал корреспонденту журнала «Ветераны границы»:

— Разведка у бандитов работала отменно. Они также, как и «альфовцы», пользовались радиосвязью, бывало и кодированной. У них имелись везде свои люди. Случилось так, что именно в эту ночь главарь банды из Меймена, известный среди местных Кудуз-Кале (что означает «Плешивый») договорился с другой бандой об объединении. И первый их удар должен был быть «альфовцам» в тыл, с тем, чтобы вырваться из блока.

...Или «альфовцев» хранил Бог, или что-то произошло, но та, другая банда опоздала на несколько минут, и это решило исход боя. По данным нашей разведки, численность банды Кудуза-Кале была около 70 человек. А «альфовцев» — всего пятнадцать. На сопках с разных сторон сидели два разведчика-наблюдателя. Около часа ночи они сообщили, что в районе арыков оживление: сначала один, два, три, десять человек... Группа запросила центральное командование — открыть огонь. В ответ чуть ли ни матом: «Вы что там, пьяные? Откуда там духи?»

Разведчики передают, что людей уже перевалило за тридцать и они напрямую выходят именно на позиции группы. Снова запрос, и снова удивление, и снова приказ: «Не стрелять!»

Чувствуя, что тактически нужно еще немного выждать, «альфовцы» дали бандитам немного втянуться в их позицию, и только когда до запыленных цветастых халатов осталось метров тридцать, командир отдал команду



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

«Огонь!» Кудуз-Кале, ехавший одним из первых на белом коне, сразу слетел с него. Ураган внезапного, прицельного, кинжального огня для «духов» был просто ошеломляющим. Бой длился считанные минуты, вместе с пулями летели гранаты. Уцелили 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 выносили из этого боя своих убитых и складывали их в недалеко расположенной мечети. Самого Кудуза-Кале, оставшегося в живых, обвинили в том, что именно он предал их, и поэтому они напоролась 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 пятнадцать листов. 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 Кириченко, который в то время вел «Забывтый 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 Соловов, 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 Афганистан, и 15 февраля — вывод войск из Афганистана.

*Афганистан остался позади, Пески покинули последние ребята. Вздохнули с облегчением отцы, И матери не будут больше плакать. Не расцветет в лазури голубой «Тюльпаном черным» смерть несущий вестник, Но навсегда останется седым Войну 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, спорторганизатор Г.Н. Ильин), серебряные призеры — спортсмены КСУМа (директор Н.А. Агапов, председатель профкома Л.С. Титова, спорторганизатор В.А. Вечерин), третье место завоевала команда СМУ-3 (директор В.В. Сергиевский, председатель профкома И.В. Терехова, спорторганизатор А.Н. Полива).

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

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 осеннюю прогрессирующую футбольную команду 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 шашкисты СМУ-13, УСР, Управления, СМУ-3, Метромаша и СМУ-5.

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 Метромаша, шестое место разделили УСР и Управление, за которыми следуют ТО-6, СМУ-5, Тоннель-2001, СМУ-15 и УММ.

**Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.**



**Встреча боевых друзей. Метростроевцы-«афганцы» и их гости — авторы и исполнители своих песен.**

**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 02.02.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2293

Заказ № 6008