

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Уверенные шаги свода



Монолитный арочный свод над платформенной частью станции «Шипиловская», бетонирование которого поручено участку Владимира Викторовича Якина из СМУ-3, разделен на 20 заходок. В сентябре прошлого года не было возможности начать работу от примыкания свода к вестибюлю № 1, так как там находился еще не переложенный коллектор с телефонными кабелями.

Возведение крутого и мощного свода «Шипиловской» началось с третьей заходки, и дальше передвижную опалубку всю осень и зиму перемещали девятиметровыми шагами в сторону вестибюля № 2, пока в последних числах февраля не прошли платформу до дальнего конца. Поскольку там конструкции поднялись лишь чуть выше лотка, то обширное пространство под сводом от мартовской непогоды было защищено завесой из плотного материала типа войлока.

— Опалубку мы под готовым сводом перегнали назад, — рассказывает механик участка Владимир Ильич Кондрашин. — Нашим слесарям вместе с бригадой Александра Ларина удалось это сделать за один рабочий

день. Были некоторые проблемы в районе заходки № 13, где колеса опалубки как будто заклинило. Но, в конце концов, объединив усилия, мы миновали это самое трудное место. Когда выехали за свод, произвели необходимые операции с кессонами: левый поставили на место, а правый срезали, заделав образовавшееся отверстие стальным листом. Дальше с помощью домкратов выставили опалубку по отметкам маркшейдеров. Поскольку это была предпоследняя и наиболее длинная передвижка, можно сказать, что механическая конструкция опалубки оказалась вполне надежной, ни разу не подвела. Бригада слесарей Александра Михайлова со своими задачами четко справилась. Побольше бы нам таких бригадиров, как Александр Михайлов и Александр Ларин!

О работе бригады Александра Ларина на строительстве «Шипиловской» мы рассказываем с сентября прошлого года, когда начиналось бетонирование стартовых заходок свода. И вот дело подходит к концу. Опалубка выс-

тавлена на предпоследней позиции. Строго говоря, когда мы приехали на объект, над платформой оставался только один разрыв шириной в 4,5 метра — такой уменьшенной будет завершающая заходка, к тому же — без кессонов.

— Мы просто соберем там две арматурных сетки, — говорит Александр Ларин, — отторцуемся и зальем бетон без каких-либо проблем. Да у нас и с кессонными заходками вопросов не возникало. Шли четко по графику, со строгим соблюдением регламента бетонных работ. Лишь в феврале из-за сильных морозов пять дней пришлось выждать более приемлемой температуры, хотя уже всё было готово, и арматурный каркас заказчику предъявлен. Но бетон сразу заказывать не стали, так как опасались заморозить «Швинг». А с обычными холодами спокойно справлялись. В теплеке помимо собственной пары теплогенераторов работали еще два, заказанные в УММ. И с бетоном всё шло нормально. Тепляк собирали и разбирали сами, потому что бригада комплексная: всеми

Бригада Александра Ларина. Слева направо: И.В. Ковалев, А.Я. Москальчук, М.А. Спиридонов, А.В. Кудрявцев, Г.Ф. Голованов, А.А. Ларин, Н.В. Юрков, А.В. Григорьев, В.А. Майоров, Р.А. Жуйков.



Механик участка
В.И. Кондрашин.

Бригадир
А.А. Ларин.

Слесари, выставившие передвижную опалубку:
бригадир А.А. Михайлов, М. Е. Кимаев, А.И. Николаев.



ВЕСТИ СО СТРОЕК

операциями владеем, действуем слаженно. Звеньевой Геннадий Голованов заменял меня, когда я временно переключался на бетонирование платформы. Это тоже был наш объект, мы справились с ним еще в начале февраля. Скоро и свод завершим. А он получается мощный, такого я еще не встречал за тридцать лет работы на Метрострое.

Действительно, почти готовый свод «Шипиловской» с чередующимися в шахматном порядке глубокими кессонами производит внушительное впечатление. Даже облако бетонной пыли, поднятой при шлифовке поверхности платформы, не мешает в длинной череде арок разглядеть крупные архитектурные детали.

Начальник участка Владимир Якин дал интересную справку: в

конструкции станционного свода уложено более 5 тысяч кубометров бетона. И при этом потребовалось примерно 750 тонн арматуры.

Главный инженер СМУ-3 Павел Геннадьевич Кучеров обратил внимание на то, что комплексная бригада Александра Ларина в ходе бетонирования свода добилась неплохой выработки — 0,75 куба на человека в смену.

— Не сказалось количество на качестве?

— По своду никаких проблем у нас не было. Мы и впредь готовы выполнять любые другие задания! — сказал главный инженер.

Тем временем, пока в перекрытие станции укладываются завершающие кубометры бетона, на первый план выдвигаются вопросы взаимодействия с отделочниками и монтажниками. На состоявшейся в тот день планерке директор СМУ-3 Виктор Васильевич Сергиевский основной упор делал на сроках предоставления фронта работ представителям УСР. А что касается СМУ-4, то на «Шипиловской» уже освоился участок Алексея Баблицкого. Несколько человек из бригады Вячеслава Смирнова мы встретили в кабельном коллекторе под платформой, где они монтируют кронштейны.

Когда этот материал готовился к печати, по своду станции была забетонирована предпоследняя заходка. Остается закрыть еще 4,5 метра.

Юрий ПЕТРУНИН.



Монтажники СМУ-4
В.А. Луканов и В.К. Смирнов (бригадир).



Оглядываясь назад, мы смотрим вперед

15 марта заслуженный строитель РФ Анатолий Алексеевич Полосин отметил свой юбилей – 80 лет. 51 год он работал на Метрострое: сменным инженером, начальником участка, главным инженером СМУ, 25 лет начальником СМУ-1. Лауреат Государственной премии СССР, кавалер двух орденов Трудового Красного Знамени, ордена «Знак Почета». Еще восемь лет Анатолий Алексеевич трудился в Управе Северо-Восточного административного округа Москвы. Под его надзором микрорайон Северное Медведково был реконструирован, возведено около 30 новых жилых домов, расселено 50 пятиэтажек. И только первый год А.А. Полосин – на заслуженном отдыхе. Юбиляр поделился воспоминаниями о своей работе на Метрострое.

Я пришел на Московский метрострой в 1951 году. Получил направление в СМУ-6, на строительство станции «Смоленская». Как раз в то время шахта была подтоплена — прорвалась вода. Вот это и стало моим «крещением» в сложных геологических условиях.

Начальником СМУ-6 был Дмитрий Лазаревич Штерн. Человек большого ума, честный, требовательный, в тоже время он по-отечески заботился о людях. И не удивительно, что в первые дни моей работы на Метрострое, когда оказалось, что нет мест в общежитии, я ночевал в кабинете Штерна...

На строительстве станции «Смоленская» Алексей Крюков, Борис Францевич, я и другие молодые специалисты получили крепкую закалку, большой опыт. Далее у меня пошли станции «Спортивная», «Фрунзенская», кессоны, «Таганская»... На «Таганской» руководителем СМУ-6 стал Юрий Анатольевич Кошелев. Жизнь молодых специалистов круто изменилась, потому что он делал ставку именно на молодых. Нас назначили начальниками участков. Юрий Анатольевич учил нас не только руководить коллективом и строительному мастерству, но и любить жизнь, а главное — любить Метрострой, отдавать ему все свое умение, а подчас и здоровье. Начальником СМУ-6 Юрий Анатольевич был недолго, ушел на повышение.

Новым начальником СМУ-6 стал Нариман Александрович Простов. С виду человек мягкий, однако в работе он был требовательным, порой даже жестким, но умел слушать собеседника, а это очень важно. Я в то время был уже главным инженером. С Нариманом Александровичем работали мы, по-моему, дружно. Были молоды и готовы к любым перспективным изменениям. Вскоре

мне было поручено сформировать новый коллектив СМУ-1, а Нариман Александрович Простов стал начальником Метростроя.

Создать коллектив с нуля, не имея ни людей, ни базы, дело не простое. Инженерно-технических работников удалось подобрать быстро. Пришли грамотные, инициативные инженеры: Илларионов, Валентин Строгонов, Игорь Бучинский, Сергей Моисеенков, Владимир Сосновский, Валентина Разумова, Татьяна Пустоплеснова и другие. Усиленно стали заниматься привлечением рабочих. Специалисты отдела кадров разъехались по воинским подразделениям. Солдаты и матросы, около 400 человек, после демобилизации пришли в наш коллектив. И работа пошла споро. Строили перегоны в районе станции «Свиблово», станции «Орехово», «Шаболовская», «Теплый стан», «Печатники», «Марьино» и



А.А. Полосин с сыном Сергеем.

С дочерью Ириной и её мужем Сергеем.



много другое. В СМУ-1 трудились замечательные комплексные бригады: Эдуарда Арушанова, Виктора Ширяева, Вячеслава Сочкова, Геннадия Лелянова, Хохлова и другие.

Меня всегда корбит, когда говорят

о «застое» в 1970–1980 годы. Но наше поколение создало «ядерный зонтик», полетело в космос, строило БАМ. Наше поколение строило широким фронтом лучший в мире метрополитен, бурило скважины под газ и нефть и проклады-

важно дышит человек». Вот такая «застойная» эпоха была!

Одна из последних станций, которые строил коллектив СМУ-1, была «Тимирязевская». По производству работ — уникальная, единственная в

как раз связана со стариной: Владимир конца XIX — начала XX века. Какой была городская жизнь в ее повседневном течении? Какими были площади и древние соборы? Какую одежду носили горожане разных сословий? Чем увлекались? Какие объявления можно было прочитать в газете или на театральной афише? В музее к тому же воссозданы интерьеры церковной лавки, трактира, комнаты состоятельного горожанина, полицейского участка. В общем, на некоторое время москвичи-экскурсанты перенеслись во времени и окунулись в приятную атмосферу давно ушедшей жизни. Но возвращение было неизбежным. И оно сулило новые открытия...

Золотые ворота, Дмитровский и Успенский соборы, Боголюбский монастырь и необыкновенная по своей красоте и трогательности белокаменная церковь Покрова на Нерли, памятник становления и расцвета Владимирского княжества при Андрее Боголюбском.

...Огромное поле, укрытое белым нетронутым снегом, искрящимся от яркого солнца. А на возвышении — величайший шедевр, самый совершенный чудо-храм XII века. Как не сфотографироваться на память на фоне церкви, которую называют «белой лебедью» русской архитектуры!

Кстати, глубину владимирских сугробов мы испытали на себе, когда колеса нашего автобуса намертво застряли в снежном плену. Вот так бы и оста-

Москве односводчатая станция глубокого заложения. На глубине 60–70 метров работали экскаваторы, бульдозеры, электропогрузчики. На этом объекте здорово потрудились механизаторы СМУ-9. «Тимирязевская», по-моему, незаслуженно обойдена признанием.

С распадом СССР практически прекратилось финансирование Мосметростроя государством. Каждое СМУ искало себе дополнительную работу, приспосабливалось к новым реалиям. Коллектив СМУ-1 тоже не сидел, сложа руки. Создали базу в Печатниках. Купили кран, экскаватор, самосвал для мелких договорных работ. Заключение несколько договоров на сооружение нулевых циклов для административных зданий... Но мы, видимо, долго «запрягали», а быстро ехать нам уже не дали. Защитить,стоять свой коллектив в условиях нового времени я не смог, о чем до сих пор искренне сожалею.

В свой юбилей хотел бы передать всему бывшему коллективу СМУ-1 привет, а всему Метрострою пожелать не скатываться до уровня рядовой подрядной организации. Хочется, чтобы коллектив был ударным отрядом в руках Правительства, а наших лучших тружеников знала вся страна, как знала когда-то Василия Дементьевича Полежаева и Татьяну Викторовну Федорову. Работникам Метростроя желаю успехов в труде, счастья, здоровья.

Анатолий ПОЛОСИН,
ветеран Метростроя.

Зиму провожали во Владимире

6 марта группа сотрудников ОАО «Мосметрострой» праздновала Широкою Масленицу во Владимире, в «Русской деревне». Хороводы, пляски, игры, песни... Почти четыре часа всеобщего веселья и гулянья. И, конечно же, не обошлось без традиционного масленичного угощения — золотистых, румяных блинов, горячего символа солнца и приближающейся весны.

Есть такое поверье: чем больше съешь на Масленицу блинов, тем богаче и счастливее проживешь год. В

блинах недостатка не было. Так что туристы-метростроевцы могут быть уверены: счастье не за горами.

К масленичным гуляньям и отличному настроению древний город Владимир добавил немало незабываемых впечатлений. Ну, скажите, ведь это же чудо, что водонапорная башня, которая, как водится, пришла в негодность, превратилась в прекрасный музей со смотровой площадкой, с которой просматривается и современная часть города, и историческая. Кстати, экспозиция музея



Участники поездки во Владимире — Гусь-Хрустальный у церкви Покрова на Нерли. Памятник XII века.

В «Русской деревне». У Маслени, которую через несколько часов по языческому обычаю сожгут на счастье, руководитель метростроевской группы Галина Железнякова, Георгий Жадаев, Наталья Гнеушева, Валентина Жарушкина, Ирина Родина, Нина Соловьева, Любовь Колбенкова и владимирская артистка с маленьким гостем праздника.

лись встречать 8 Марта в холодном граде Владимире, если бы не мужчины-метростроевцы, вышедшие на «бой» с лопатами местных жителей.

Гусь-Хрустальный — еще один город Золотого Кольца, затерявшийся среди лесов, озер и рек Мещеры. Уже само его название завораживает, рисуя яркие картины сказочно-ледового царства стекла. И вот он — хрусталь, представший перед нами в музее города как окаменевший лед, как алмаз, переливающийся разноцветными солнечными лучами. Потрясающая красота! И потрясающие хрустальные тайны, о которых многие из нас даже не догадывались.

Музей хрусталя расположен в святом месте, в Георгиевском соборе. Известный русский живописец В.М. Васнецов написал для храма истинно художественные творения, которые мы увидели: полотно «Страшный суд» и украшающее алтарную часть мозаичное панно, выполненное из кусочков смальты талантливым ленинградским мастером В.А. Фроловым — «О Тебе радуется, Благодатная».

...Запорошенные снегом волшебные деревья по обеим сторонам широкой дороги, солнечный диск на голубом небе и мягкий голос экскурсовода, у которого в запасе для путешественников россыпь всевозможных легенд и былинных сказаний о Древней Руси. Мы мчимся из зимы — к весне.

Домой. В Москву!

Нина СОЛОВЬЕВА.

Строить — значит, жить

Есть профессии, которые исчезают, теряются во времени и пространстве. Но только не строитель. Это — на века: и в нашу эру, и до нее, и в далеком далеке... Только вот вряд ли, будучи школьником и работая подсобником на строительстве кирпичных домов, Валерий Харин задумывался о созидательной роли этой вечной профессии. Просто помогал матери, для которой была дорога каждая копейка. Сколько могла заработать белошейка?

Он родился и вырос в селе Ракша, Тамбовской области.

— Это районный центр со всей необходимой инфраструктурой: библиотекой, домами культуры, поликлиникой, больницей, школами, — рассказывает Валерий Викторович. — Жизнь кипела, скучать не приходилось. Первомайские и ноябрьские демонстрации, спортивные мероприятия, в которых я, занимаясь волейболом и лыжами, всегда принимал участие, областные соревнования...

Их было четверо в семье, все сыновья. Когда двое старших уехали из родных мест в Тулу, за ними, после окончания десятилетки, потянулся и третий, Валерий. Школа шоферов, Новотульский металлургический завод. А затем Сибирь, Томская область, тайга, геодезическая экспедиция, в которой он был всего лишь плотником, но человеком, тем не менее, незаменимым: строил знаки, самый низкий из которых 32 метра, а самый высокий — 40. Геодезисты производили съемку местности — в то время шла застройка сибирских районов.

До призыва в армию Валерий освоил еще несколько профессий — каменщика, штукатура, маляра, что подвигло его к поступлению на факультет ПГС. Правда, в МИСИ не прошел по конкурсу, стал учиться на очном отделении Ташкентского института инженеров транспорта.

— Но после первого курса меня призывали в армию, — рассказывает Валерий Викторович. — Школа младших армейских специалистов в Саратове, затем — Грузия, авиационная часть. Был командиром отделения. Три года службы не год, как сегодня. И все-таки первый мой шаг, сделанный после демобилизации, — перевод из Ташкентского института в МИИТ. Декан факультета ПГС сомневался, вытянул после такого большого перерыва. Я пообещал постараться. И старался, хотя было очень трудно и в плане учебы, и в материальном плане. Целый год ходил в армейской форме. И только летом, заработав денег, приоделся. А вот на третьем курсе ситуация полностью переломилась, я вписался в прекрасную студенческую жизнь. С большим интересом изучал специальные предметы, летом выезжал со стройотрядом. Так как у меня уже был некоторый строительный опыт, назначили командиром факультетского отряда, который насчитывал до 70 студентов. Под Красноярском строили дома и котельные. В Саянах — автомобильную дорогу Абаза — Ак-Довурак, из Хакасии в Туву. Под Буйнакском, в селении Нижний Дженгутай, возводили школы. А еще через год работали под Хасавюртом на строительстве животноводческого комплекса. Отряд был на хорошем счету в ЦК ВЛКСМ. Мы работали на БАМе, и, если бы не землетрясе-

ние в Дагестане, наверняка поучаствовали бы еще и в строительстве Саяно-Шушенской ГЭС.

Стройотрядовское время Валерий Викторович вспоминает с ностальгической ноткой — все в нем было замечательно. Жизнь коммуной, когда один в ответе за другого. Сухой закон и полный во всем порядок. В свободное от работы время — соревнования и участие в самодеятельности, путешествия, которые дарили немало впечатлений. В том же Дагестане студенты из Москвы благодаря гостеприимству хозяев проехали по всему Северному Кавказу: Нальчик, Грозный, Махачкала. А в выходные отдыхали на море.

Но главное, конечно, это тот резуль-



тат, за который стройотрядовцы получали поощрения и Почетные грамоты от ЦК ВЛКСМ. И это та школа, которая так пригодилась Валерию Викторовичу на Метрострое, куда он получил распределение после окончания института.

— Мне везло на хороших людей. Когда поступал в институт и учился, всегда встречал поддержку и понимание со стороны руководителей вуза. С теплотой и радушием меня встретили и в СУ-701, которое возглавлял тогда Георгий Иосифович Сендак, — вспоминает начало своего метростроевского пути Валерий Викторович. — И потом на участке, на Открытом шоссе, где предстояло построить шесть жилых домов. Работы велись круглосуточно. Строгие графики поставки железобетона. Четкая организация труда, что, естественно, отражалось на сроках: на строительство двух 9-этажных домов по 144 квартир у нас уходило где-то год. Я работал с комплексной брига-



дой Николая Федоровича Евстратова. Бригадир — светлая голова, стоил специалиста с высшим образованием. Мне было легко. Может быть, потому что никогда ни с кем не конфликтовал.

А, возможно, потому что знания и умения, которыми обладал Валерий Викторович, вызвали заслуженное уважение у рабочих участка. Он не был новичком со студенческой скамьи. Через полтора года его назначили прорабом. А еще через три из прорабов он



Армейские годы в Цхалтубо. Валерий Харин (справа) с друзьями.

Братья Харины: Григорий, Валерий, Николай и Борис собрались на юбилей матери. 2 сентября 1972 года.

Стройотряд отправляется в Дагестан. Второй справа в первом ряду — Валерий Харин.



НАШИ ЮБИЛЯРЫ



В.В. Харин, архитекторы Метрогипротранса А.В. Некрасов и А.Ю. Орлов, главный инженер УСР А.С. Петренко.



Станция «Отрадное». 1988 год.

На строительстве жилых домов на Открытом шоссе. Мастер Харин и бригадир Николай Евстратов.

Руководители СМУ-2: Демури Михайлович Хулордава и Валерий Викторович Харин.

шагнул в главные инженеры СУ-701, где подобралась исключительно молодая команда во главе с начальником Алексеем Ивановичем Хондожко. Участки возглавляли выпускники метростроевского техникума транспортного строительства Алексей Родимускин, Виктор Савин, Николай Червяков...

Дома в Отрадном и Алтуфьеве на 440 квартир. Депо «Планерное» и «Свиблово», объекты промышленно-гражданского строительства... Но с 1978 года этот список заметно расширился уже за счет перегонов и станций метро. СМУ-12 было поручено строительство тоннелей в районе «Чертановской», затем от станции «Перово» — к «Новогиреево». Коллектив стал универсальным.

— В 1980 году меня отправили в командировку в Афганистан, на строительство железной дороги, — рассказывает Валерий Викторович. — А когда вернулся, пошел начальником участка на «Красногвардейскую». Это был мой первый большой метростроевский объект, давший колоссальный опыт. В то время в СМУ-12 (СУ-701 было расформировано) работали опытные метростроевцы, которые не скупились передавать опыт коллегам: Анатолий Николаевич Адауров, Алексей Александрович Копперойнен, Аршавир Бепларович Манвелян, механик участка новатор и рационализатор Антон Гаврилович Глазунов. Станционный комплекс мы соорудили досрочно, одним участком. И потом, также одним участком, бригадами Владимира Мещерякова, Никодима Ернера, Алексея Короткова, Татьяны Милуковой, Николая Шлыкова была

построена станция «Отрадное».

Участок Валерия Викторовича Харина работал на «Кожуховской», соорудил выходы станции «Люблино», помогал на «Чеховской» и «Третьяковской».

А вот девяностые годы он с грустью называет «золотыми».

— СМУ-12 уже готовилось к сооружению станции «Шипиловская». Однако установкой забора на площадке все и завершилось: в то революционное время жильцам удалось надавить на местную власть и добиться отмены строительства, — вспоминает Валерий Викторович. — А «Волоколамская», где успели сделать крепление котлована половин платформенной части и одного из вестибюлей, пострадала из-за отсутствия финансирования. Ее содержали в консервации практически тринадцать лет, с 1995-го до 2008 года. В этот период, как и большинство метростроевских СМУ, наш коллектив работал на сооружении Кутузовской и Гагаринской развязок, на Серебряноборских тоннелях. А вот когда возобновили строительство «Волоколамской», СМУ-3, генподрядчик, выделило нам платформенную часть. Сложная архитектурная конструкция свода... Но наш опыт в этом плане известен. Справились четко.

«Мы» — имеется в виду коллектив СМУ-2, в состав которого вошли труженники ликвидированного СМУ-12, в том числе и Валерий Викторович Харин.

— Мне очень нравится наш нынешний коллектив. И так как мне по жизни всегда везет на руководителей, повезло и на этот раз. Демури Михайлович Хулордава — необыкновенно тактичный и дипломатичный человек. Мне, как главному инженеру СМУ, предоставлена полная самостоятельность, что касается технической стороны дела. И это — большое доверие.

Кстати, вместе с отцом трудится бухгалтером в СМУ-2 старшая дочь Валерия Викторовича — Татьяна Турлина. А есть еще и младшая — Марина, которая, окончив два института, занялась изучением иностранных языков. И внучка, десятиклассница Юлия.

Со своей супругой, Галиной Львовской, Валерий Викторович познакомился в студенческую пору. Учились в одном институте, в параллельных группах, она — проектировщица. Больше сорока лет вместе. Как и в каждой семье, у Хариных сложились свои традиции, свой уклад. Несмотря на метростроевский ненормированный график работы, тем не менее, Валерий Викторович обязательно старался посвящать свободные минуты дочерям. Именно он, любитель лыж и коньков, приучил их к спорту. Да так увлек, что младшая занялась акробатикой. А вот с внучкой — незадача. «Юлю, — с сожалением говорит дедушка, — спорт не интересует».

Общее место сбора семьи — дача, полностью построенная руками Валерия Викторовича. Да он и растениеводству благодаря супруге приобщился. Так что жизнь разнообразна. И красок в ней — великое множество. И открытый...

— Доволен и жизнью, и профессией, — говорит Валерий Викторович, которому в прошлом месяце исполнилось 70 лет. — А Метрострой... Метрострой — моя судьба.

Остается пожелать юбиляру исполнения его главного желания — строить, строить и строить.

Нина СОЛОВЬЕВА.



Первый турнир года

Четыре недели продолжался на открытом стадионе в Измайло-ве зимний чемпионат Мосметростроя по мини-футболу. Заявки на участие подали восемь коллективов: ТО-6, СМУ-1, СМУ-3, СМУ-4, СМУ-13, СМУ-15, КСУМ и Метромаш. Они были разделены на подгруппы «А» и «Б».

Заявки стартового тура

Турнир открыли футболисты ТО-6 и Метромаша. Молодая команда заводчан оказалась прошлогодним чемпионом упорное сопротивление. Лишь на 9-й минуте тоннельщики смогли справиться с их обороной. Первый гол чемпионата забил Алексей Чернышов. До перерыва отличился и самый молодой футболист Антон Шерстнев — 2:0. В начале второго тайма Александр Кирсанов из команды Метромаша сумел отквитать один мяч, но большего заводчанам в этом матче добиться не удалось. Разрыв в счете, доведя его до 5:1, нарастили Алексей Андреев и Сергей Захидов. В той же подгруппе «А» еще большего успеха добилась команда КСУМа, победившая соперников из СМУ-15 со счетом 8:3. У проигравших на высоте был лишь Георгий Звягинцев, а у коммунальщиков голы забивали: Александр Сорокин — 3, Сергей Рыбаков — 3, Николай Неякин и Никита Власов. В подгруппе «Б» свой класс подтвердили футболисты СМУ-4, всухую обыгравшие команду СМУ-1. Три безответных гола на счету Максима Вышенкова

и Михаила Батманова. А больше всех преуспели в первом туре бомбардиры СМУ-13. Лишь один гол Сергея Кузнецова смог противопоставить спортсмены СМУ-3 восьми мячам соперников (Дмитрий Коровченко — 4, Дмитрий Поляковский — 3, Андрей Кельцев — 1). У СМУ-3 был еще и досадный автогол.

Появляются лидеры

Второй тур выявил в подгруппе «А» две команды, обеспечившие себе выход в следующий круг. Это тоннельщики, победившие теперь со счетом 7:3 команду СМУ-15, и коммунальщики, почти так же убедительно одержавшие верх над заводчанами — 6:3. Причем, у тоннельщиков отметились голами та же четверка форвардов, что и в матче с заводчанами, но к ней с тремя мячами добавился Игорь Есиков. А у коммунальщиков по-прежнему в ударе были Александр Сорокин, Сергей Рыбаков, а также Николай Неякин и Никита Власов. Зато в подгруппе «Б» пока ясности не

было. Команды СМУ-4 и СМУ-13, завоевавшие накануне по 3 очка, во встрече между собой обменялись голами Максима Вышенкова и Дмитрия Поляковского, что обеспечило лишь ничью — 1:1. Благодаря этому шанс на выход из подгруппы появился у футболистов СМУ-3, обыгравших команду СМУ-1 со счетом 2:0. Успех обеспечили голы Сергея Кузнецова и Дмитрия Колганова.

Вот она, четверка сильнейших!

Во встрече команд ТО-6 и КСУМа, уже обеспечивших себе выход из подгруппы «А», борьба шла за право получить в полуфинале более слабого соперника. Может быть, тоннельщикам это было и не так уж нужно, но они сражались упорно и, выиграв со счетом 10:3, установили рекорд турнира по числу забитых мячей. К известным уже бомбардирам команды добавился Максим Шерстнев. Матч неудачников подгруппы «А» футболистов Метромаша и СМУ-15 при любом исходе не мог никого вывести в верхнюю по-

ловину турнирной таблицы. Единственный гол, забитый метромашевцем Александром Кирсановым, лишь гарантировал его команде место не ниже шестого. Зато в подгруппе «Б» обе игры получились боевыми, так как влияли на выход в полуфинал. И эту возможность удалось использовать футболистам СМУ-13 и СМУ-4. Первые уверенно переиграли неудачников турнира из СМУ-1 — 4:1 (два мяча на счету Дмитрия Коровченко), а вторые хоть с минимальным преимуществом, но все же справились с неровно игравшей командой СМУ-3, ответив голами Дениса Доничева и Александра Чекалина на ее единственный успех. Итак, составились полуфинальные пары: ТО-6 — СМУ-4, КСУМ — СМУ-13.

Претенденты

Исход первого полуфинала мало у кого вызывал сомнения. Тоннельщики благодаря двум голам Дмитрия Токарева и одному Алексея Чернышева переиграли команду СМУ-4 со

счетом 3:0. Во втором полуфинале футболисты СМУ-13 не без труда одолели коммунальщиков — 3:2. Голы у победителей забивали Дмитрий Поляковский, Андрей Кельцев и Александр Артюшкин.

Тоннельщики снова чемпионы

Один сильный удар Георгия Звягинцева из СМУ-15 позволил его команде занять седьмое место в борьбе с футболистами СМУ-1.

За пятое место соперничали Метромаш и СМУ-3. Заводчане взяли верх благодаря Александру Кирсанову и Максиму Кадкову — 2:0.

Призовое третье место оспаривали неудачники полуфиналов — футболисты КСУМа и СМУ-4. Вперед выходили то одни, то другие. Победный счет 5:4 в пользу КСУМа установил нападающий коммунальщиков Александр Сорокин. Это был его третий гол, а еще по одному забили Сергей Рыбаков и Никита Власов.

Чемпионское звание было на кону в матче самых непобедимых команд турнира — ТО-6 и СМУ-13. Почти весь первый тайм шла обоюдоострая игра, но ворота оставались неприкосновенными. И лишь за две минуты до перерыва форвард тоннельщиков Дмитрий Токарев открыл счёт. Во втором тайме его почин очень хотел подхватить Максим Шерстнев, раньше отличившийся во встрече с коммунальщиками. Но на этот раз ему удалось лишь голевая передача, которую четко реализовал Дмитрий Токарев — 2:0. Третий гол у тоннельщиков забил сын Максима Шерстнева — Антон. В ответ Дмитрий Коровченко смог отквитать лишь один мяч. Победив со счетом 3:1, футболисты ТО-6 сохранили за собой звание зимних чемпионов Мосметростроя по мини-футболу.

Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба
Мосметростроя.

ТРОШКИНА Ираида Ивановна

На 93-м году жизни скончалась ветеран Метростроя, первостроительница метро Ираида Ивановна Трошкина. Ираида Ивановна приехала в Москву из Ярославской области в 1934 году. Поступила в школу ФЗО имени Л. Мандельштама, которая готовила специалистов для строительства метро. Получив профессию электромонтера, попала в бригаду электриков, где была единственной девушкой. Работала на станциях «Охотный ряд», «Лубянка», тянула кабель постоянного тока для третьего рельса, сутками не выходила из шахты. И это все в 17 лет! Боевая, энергичная, отчаянная, как и многие первопроходцы метро, она в числе первых отозвалась на призыв «Даешь небо!» и стала активно заниматься в аэроклубе в Малых Вяземах. Была одним из лучших учлетов, летала не хуже, а даже лучше парней, за что и получала благодарности от инструкторов. В годы Великой Отечественной войны Ираида Ивановна продолжала трудиться на Метрострое. Ее муж, проходчик первой очереди метро, а в дальнейшем — летчик-бомбардировщик, погиб под Смоленском в 1942 году. Она одна воспитывала дочь. Работала, училась: сначала окончила техникум транспортного строительства, затем поступила в МИИТ, где в группе ТЭ-21 была единственной женщиной. Диплом получила с отличием. После окончания института некоторое время трудилась в техническом отделе СМУ-4, а затем — в техотделе Управления Метростроя, где занималась вопросами рационализации и изобретательства. Конференции, которые она организовывала, встречи рационализаторов и изобретателей по обмену опытом, оформленные выставки — все это обогащало новыми знаниями и дарило ей общение с талантливыми инженерами. Она

и сама была талантливым человеком, который с азартом работал и жил. Для нее не существовало слова «не хочется». Только — «надо».

Будучи на заслуженном отдыхе, Ираида Ивановна занималась дачным участком. Она преуспела и в этом деле. Выращивала большой урожай овощей, делала на зиму заготовки. И практически до последнего старалась держать себя в форме: делала зарядку, обливалась холодной водой, пешком преодолевала километры пути. Но главное, что всегда помогало и поддерживало — чувство юмора. Она была человеком веселым, жизнерадостным, от которого все, кто с ней общался, получали только положительный заряд.

Ираида Ивановна была прекрасным другом, замечательной матерью, воспитавшей двоих детей, заботливой и любящей бабушкой. Её родные и близкие понесли невосполнимую потерю. Вместе с ними скорбят сегодня бывшие коллеги и друзья Ираиды Ивановны Трошкиной.

Совет ветеранов ОАО
«Мосметрострой».

ЕГОРОВ Вячеслав Иванович

На 80-м году после тяжелой болезни ушел из жизни ветеран Тоннельного отряда № 6 Вячеслав Иванович Егоров. Коренной москвич, в годы войны, будучи школьником, он наравне со взрослыми трудился на обувной фабрике, за что был отмечен медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» Свою жизнь со строительством метро Вячеслав Иванович связал в конце пятидесятых. Начинал проходчиком, а после окончания Горного института был назначен начальником смены. Это был исключительно грамотный и высококвалифицированный специалист. Его смене не раз доверяли наиболее сложную и ответственную работу. Инженер Егоров участвовал в стро-

ительстве многих километров переносных тоннелей, станций «Ленинские горы», «Пролетарская», «Варшавская»... Награжден медалью «За трудовое отличие».

Четырнадцать лет — начальник смены, шестнадцать — заместитель главного инженера ТО-6. Вячеслав Иванович постоянно находился в творческом поиске. Не в его правилах стоять на месте, у него было немало рационализаторских предложений и изобретений. Он был прекрасным наставником, чему способствовали его знания и опыт. Всегда с удовольствием помогал молодым.

Сдержанный, тактичный, Вячеслав Иванович никогда не позволял себе повышать голос. Интеллигентность, душевность, отзывчивость — эти качества располагали к нему людей. Его уважали в коллективе. Душа компании, он любил праздники. В минуты отдыха, после тяжелых «боев» за метры, Вячеслав Иванович радовал своих коллег душевным исполнением песен. А к страстному увлечению сбором грибов приобщил всю свою дружную и большую семью. Вячеслав Иванович воспитал двух сыновей, один из которых стал священником, другой — генералом. Он бесконечно любил шестерых своих внуков.

Горечь потери невосполнима. Светлая память о Вячеславе Ивановиче Егорове навсегда останется в наших сердцах. Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойного.

Администрация, профком,
совет ветеранов ТО-6.

ШАРАПОВ Геннадий Иванович

С глубоким прискорбием извещаем о скоропостижной смерти на 84-м году жизни ветерана СМУ-4 Метростроя Геннадия Ивановича Шарапова. Геннадий Иванович отдал Мосметрострою 55 лет, был принят на работу в декабре 1951 года. Начинал свой путь электромонтажником в Конторе

монтажа эскалаторов, а с 1964 года трудился на участке № 5 СМУ-4, был монтажником горного оборудования, электрослесарем-монтажником подземного горнопроходческого оборудования. Бригадам В.С. Минайченкова и В.И. Авдонина, в составе которых в разные годы работал Геннадий Иванович, всегда поручали самые ответственные и сложные задания. Монтаж эскалаторов, металлоконструкций, щитов выполнялся своевременно, с хорошим качеством.

При участии Г.И. Шарапова сооружались «Площадь Революции», «Улица 1905 года», «Боровицкая», «Планерная», «Текстильщики», «Шоссе Энтузиастов» и многие другие станции и перегоны метрополитена.

Напряженный труд сказался на здоровье, но Геннадий Иванович не ушел из профессии, он перешел в механические мастерские, где не менее успешно трудился. Он был отличным наставником для молодых монтажников, примером для подражания. Высококвалифицированный специалист, трудолюбивый человек, Геннадий Иванович, имея на руках чертеж, мог выполнить любые нестандартные работы, был правой рукой мастера.

Метрострой всегда гордился своими кадрами. Геннадий Иванович Шарапов из той плеяды людей одержимых, неравнодушных, всё умеющих, работающих не за славу, а за идею и дело, которому служили. Из нашей метростроевской жизни уходит эпоха, в которой было немало доброго и светлого, в которой было немало вот таких самоотверженных людей, как Геннадий Иванович. Скромный и немногословный. Отзывчивый и добрый. Человек, на которого во всем и всегда можно было положиться — таким он останется в памяти всех, кто его знал и трудился с ним рука об руку. И пусть земля ему будет пухом.

Выражаем искреннее соболезнование супруге, родным и близким Геннадия Ивановича в связи с постигшим их горем. Скорбим вместе с ними.

Коллектив монтажников
СМУ-4 Метростроя.

ДРОЖЖИН Михаил Дмитриевич

Тоннельный отряд № 6 с прискорбием извещает, что на 84-м году жизни скончался ветеран коллектива, отдавший метростроению более полувека, Михаил Дмитриевич Дрожжин.

В сорок первом, в свои 14 лет, москвич Михаил Дрожжин гасил зажигалки на крышах домов, но уже через три года добился призыва на службу. В октябре 1944 года прибыл в Кронштадт, осуществилась мечта служить на флоте. И хотя в активных военных действиях механику крейсера «Киров» участвовать не пришлось, опасные ситуации, как например, подрыв крейсера на mine, его не миновали. С осени 1946 года и до 1951 года он служил на подлодке.

На Метрострое Михаил Дмитриевич работал проходчиком, электрослесарем, а по окончании Московского техникума транспортного строительства — механиком. Участвовал в строительстве станций «Фрунзенская», «Кунцевская», «Перово», многих километров перегонных тоннелей. У него за плечами сорок три года подземки, практически вся жизнь — в тоннелях. Даже свои выходные механизм Дрожжин порой проводил на рабочем месте, восстанавливая устаревшие щиты. Он трудился самоотверженно, был мастером своего дела.

Михаил Дмитриевич выезжал в командировку в Афганистан, работал и на Южном, и на Северном порталах высокогорного тоннеля Саланг, который сооружали метростроевцы.

Он был бесконечно предан своему коллективу. И именно в Тоннельном отряде встретил свою судьбу — его жена, Мария Леонтьевна Данковцева, машинистки зрелатора, имела два ордена «Знак Почета». Супруги воспитали двух прекрасных дочерей и двух внуков.

Скорбим вместе с родными и близкими Михаила Дмитриевича. Мы потеряли настоящего человека, друга, товарища. Светлая память о Михаиле Дмитриевиче навсегда останется в наших сердцах.

Администрация, профком,
совет ветеранов ТО-6.

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 ООО «Тисо Принт»
(100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15).

Номер подписан в печать 22.03.2011 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2070