

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Начало третьего пересадочного контура

21 июня Москмархитектура утвердила концепцию первого участка третьего пересадочного контура

метро. Центр Москвы (все пересадочные станции внутри Кольцевой линии) условно считается первым пересадочным контуром, сама Кольцевая — вторым. А будущий третий пересадочный контур (многие станции на нем также имеют пересадку) отстоит от Кольцевой линии примерно на 10 км. Смыслегов в том, чтобы не отправлять пассажиров в центр для пересадки на другие линии, а перехватить их раньше. И пассажирам удобно, и метро разгрузится.

В первый участок третьего пересадочного контура входят восемь станций: «Деловой центр» (с пересадкой на «Международную»), «Шелепиха», «Пресня», «Мневники», «Хорошевская» (с пересадкой на «Полежаевскую»),

«Ходынское поле», «Петровский парк» (с пересадкой на «Динамо») и «Нижняя Масловка» (с пересадкой на «Савеловскую»).

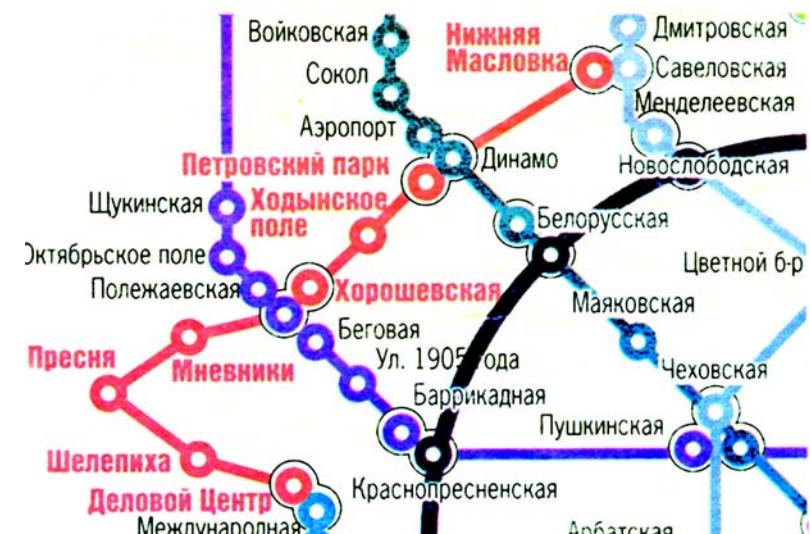
Новые станции «раскрасят» по узнаваемому по схеме метро цвету линий, на которые с них можно будет сделать пересадку. «Нижняя Масловка» — пересадочная на серую линию, поэтому в основе её цветовой гаммы заложен серый цвет. «Петровский парк» планируется в зеленых тонах, поскольку отсюда пассажиры переходят на зеленую, Замоскворецкую линию. А интерьеры «Хорошевской», пересадочной на фиолетовую, Таганско-Краснопресненскую, линию, будут в фиолетовой гамме.

Еще одно нововведение — устройство на краю платформы прозрачных раздвижных перегородок из закаленного стекла, которые не позволят пассажирам упасть с края платформы.

Они будут открываться и закрываться синхронно с дверями поезда.

Проектирование первого участка третьего пересадочного контура начнется в сентябре этого года. Строительство должно завершиться в 2014 году. Станции «Нижняя Масловка», «Петровский парк», «Ходынское поле» и «Хорошевская» будут открыты в первую очередь. А станции «Мневники», «Пресня» и «Шелепиха» построят, что называется, впрок. Их отделка и оснащение эскалаторами произойдет только тогда, когда весь район Большого Сити будет застроен, а сейчас выходиз них в основном на территорию промзон. К «Деловому центру» через эти три станции поезд будут следовать без остановок.

В дальнейшем третий пересадочный контур будет развиваться на восток: через «Марьину Рощу», «Красносельскую», «Бауманскую», «Авиамоторную».



Утвержденный проект первого участка третьего пересадочного контура

ВИЗИТ ИНДИЙСКИХ КОЛЛЕГ

В течение нескольких июньских дней в гостях у Мосметростроя находилась делегация, приехавшая в Москву из индийского города Ченная, где метростроевцам предстоит совместно с фирмой «Гаммон Индия» построить новую линию метрополитена. Делегация состояла из 9 человек. Возглавлял ее генеральный директор строящегося в Ченнае метро В. Сомасундарам, исполнительный директор фирмы «Гаммон Индия» Аджит Б. Десай и директор фирмы-консультанта Рон Мичел. Постоянным сопровождающим гостей был начальник комплекса строительства за рубежом Анатолий Николаевич Агадуров.

В первый рабочий день визита индийские коллеги побывали в Управлении Мосметростроя, где с ними встретился председатель совета директоров Геннадий Яковлевич Штерн. Потом в техкабинете они предварительно ознакомились с Мосметростроем по выводимым на экран видеоматериалам, посвященным истории и структуре организации, последним метростроевским объектам и технике, использованной в ходе их строительства. Были также представлены материалы о железнодорожных тоннелях, которые московским метростроевцам предстоит проложить в Израиле, на трассе между Тель-Авивом и Иерусалимом.

С Цветного бульвара индийская делегация направилась на улицу Мусы Джалиля, где СМУ-3 сооружает венткомплекс, вестибюль № 1 и платформенную часть станции «Шипиловская». Готовясь приступить к осмотру, гости попросили, прежде всего, познакомить их с чертежами объекта. Пояснения к соответствующей документации им давали заместитель генерального директора СМУ-3 Михаил Викторович Кайгородцев и заместитель главного инженера Василий Владимирович Киндзерский. А в качестве переводчика (все гости говорят по-английски) и дополнительного консультанта выступал заместитель начальника комплекса механизации Мосметростроя Михаил Сергеевич Панкратов. Такое же распределение обязанностей сохранилось и непосредственно на объекте.

Спустившись в котлован венткомплекса, индийские специалисты прошли из него в перегонный тоннель, постро-

енный с помощью ТПМК «Херренкнехт». Они присматривались к качеству монтажа высокоточной железобетонной обделки и к путевому бетону, к конструкции верхнего строения пути с использованием композитных полуспалков.

На платформе «Шипиловской», куда гости попали через строящийся вестибюль № 1, их тоже интересовали различные технические и технологические подробности, касающиеся, в частности, заглубления «стены в грунте», гидроизоляции свода, геологических условий. Было обращено внимание и на деформационные швы, которых в Индии не делают, так как там нет такой, как в России, большой разницы между летними и зимними температурами.

На следующий день состоялась экскурсия на Серебряноборские тоннели, и основные сведения об этом уникальном метростроевском объекте коллегам из Индии сообщил заместитель генерального директора Мосметростроя Сергей Георгиевич Камышов. По его предложению участники экскурсии сначала проехали в обоих направлениях под Серебряным Бором, увидели тоннели собственными глазами, а потом уже в центральном диспетчерском пункте тоннелей получили соответствующую информацию по управлению этой крупномасштабной транспортной системой.

Но была еще промежуточная остановка на берегу Москвы-реки, рядом с

известным поселком Речник, откуда открывается замечательный вид на центральную часть Живописного моста. Тамто исполнительный директор фирмы «Гаммон Индия» Аджит Б. Десай восхищенно произнес по-русски:

—Хорошая работа!

Тут уместно напомнить, что представляемая им фирма, вместе с которой Мосметрострой выиграл тендер на сооружение в Ченнае ветки метро, занимается также возведением мостов и эстакад. Поэтому уважаемый гость интересовался такими важными вопросами, как стоимость и сроки строительства уникального моста. Ему также рассказали об экологических и иных обстоятельствах, из-за которых мост протянулся не строго поперек, а чуть ли не вдоль реки. И, конечно, всех заинтриговала подвешенная к оригинальной опорной арке не менее оригинальная «летающая тарелка». О ней было сказано, что она предназначалась под ресторан с великолепными видами на окрестности, но пока по ряду причин пустует. Возможно, со временем туда будут поднимать лифтом молодоженов.

А что касается центрального диспетчерского пункта Серебряноборских тоннелей, то там глаза буквально разбегаются от обилия визуальной информации, в непрерывном режиме поступающей на многие десятки мониторов. Одновременно с ними работает целая бригада дежурных операторов «Гормо-



Гости из Индии вместе с сопровождающими их метростроевцами на берегу Москвы-реки, около Живописного моста

ста», ведущих постоянное наблюдение за автомобильными потоками по всей длине подземного сооружения.

Сергей Георгиевич Камышов сделал для индийских гостей небольшой доклад об особенностях конструкции тоннелей, соединивших в себе два вида транспорта, о ходе их строительства, о сложной инфраструктуре, обеспечивающей нормальную эксплуатацию объекта. При этом хорошим подспорьем докладчику служила «живая» мнемосхема тоннелей. Кстати, в случае чрезвычайной ситуации она резко меняет цвет.

Члены делегации из города с населением в 8 миллионов человек и тут очень заинтересованно вникали как в общие проблемы, так и в нюансы. Они дотошно обо всем расспрашивали. Из-за не-

обходимости перевода процесса получения ответов затягивался и тут все выручил заместитель главного инженера СМУ-4 Алексей Георгиевич Прудников. Он до настоящего времени находится в постоянном взаимодействии со специалистами «Гормоста», а, главное, свободно владеет английским. Примерно полчаса Прудников напрямую вел диалог с индийскими коллегами.

Логичным продолжением серебряноборской экскурсии стал переход гостей на соседнюю базу ООО «Тоннель-2001», где в разобранном виде находится щит диаметром 14,2 метра, с помощью которого метростроевцы и продолжили активно используемые ныне тоннели.

В тот же день делегация из Ченная побывала на площадке, где механизированным способом строится второй выход станции «Марьина Роща», откуда на метро проехала на Цветной бульвар для беседы с генеральным директором Мосметростроя Евгением Иосифовичем Кашиным.

Делясь своими впечатлениями об увиденном, индийские коллеги не ограничились комплиментами. Они, например, высказали отдельные замечания по размещению материалов и оборудования на площадках. Но в целом их оценки положительны, и на прощание они сказали:

—До встречи в Ченнае!

А в том индийском городе на берегу Бенгальского залива уже меньше, чем через год, московские метростроевцы начнут щитовую проходку перегонных тоннелей метро.

Юрий ПЕТРУНИН.

Строители Большого кольца

В богатой истории московского метрополитена строительство Кольцевой линии, называвшееся тогда четвёртой очередью, это особая глава с четко очерченным сюжетом и своими героями. По времени действия она пришлась на середину прошлого века.

Строительство почти 20-километрового Большого кольца с его двенадцатью великолепными и такими нужными станциями началось за год до окончания Великой Отечественной войны. И самые первые производственные достижения были зафиксированы на той точке, где проектировщики наметили место для «Павелецкой»—кольцевой. 12 мая 1944 года участок, которым руководила известная метростроевка Софья Александровна Киеня, осуществил там скобку в одной из вспомогательных штолен. Через сорок дней проходчики вышли на трассу перегона «Павелецкая»—«Серпуховская» (ныне «Добрынинская»). Еще однозначную дату легкозапомнить благодаря названию популярного кинофильма о контрразведчиках — «Августе 1944-го...». Именно тогда, когда советские войска вели победоносную наступательную операцию по освобождению Белоруссии от фашистских оккупантов, строители «Павелецкой» смонтировали стартовое кольцо обделки непосредственно на самой станции.

В год Победы строительство Большого кольца было развернуто уже на многих отрезках. И, например, через шахту №1 (начальник — Павел Семенович Сметанкин) за весь 1945 год было выдано на гора 45 тысяч кубов грунта, что составило более одной трети объема, который в недрах Москвы должна была занять «Курская»—кольцевая.



«Парк культуры».



«Октябрьская» («Калужская»).



«Добрынинская» («Серпуховская»).

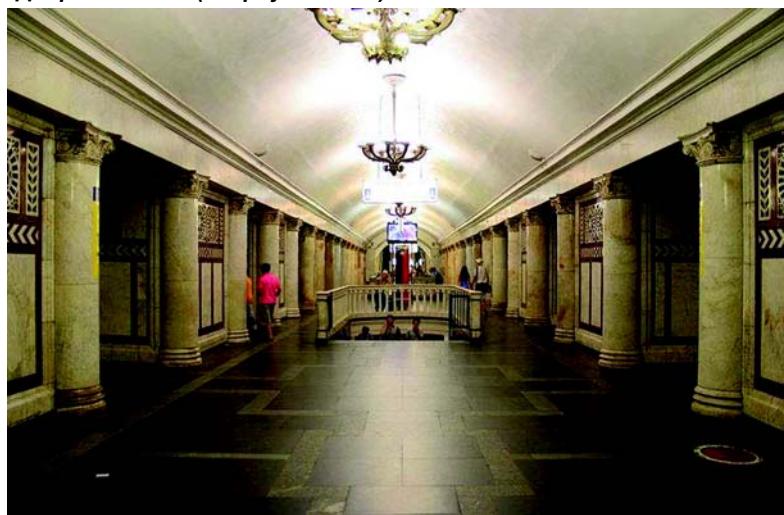


Фото Игоря ВАНИНА

С наступлением мирного времени темпы работ заметно нарастали. По степенно в ряды строителей стали возвращаться демобилизованные воины-победители, чувствовался и приток свежих сил. Хотя на шахтах еще можно было встретить не только откатчиц, но и проходчики, применение женского труда под землей сокращалось. В забоях менялся состав бригад. И в мужских руках отбойные молотки в среднем обеспечивали более весомую отдачу. Кому же мощнее становилась строительная техника.

31 декабря 1949 года в среднем стационном зале «Курской»—кольцевой состоялось торжественное собрание, посвященное намеченному на следующий день пуску первого участка Большого кольца, который включал сразу пять перегонов общей длиной 7,3 км и шесть станций: «Курскую», «Таганскую», «Павелецкую», «Серпуховскую» («Добрынинскую»), «Калужскую» («Октябрьскую») и «Парк культуры».

На первый послевоенный пуск приехали: министр путей сообщения СССР Б.П. Бешев, заместитель министра И.Д. Гоциридзе (бывший метростроевец), секретарь МК партии Н.С. Хрущев, начальник Мосметростроя М.А. Самодуров. В приветственных речах руководителей отмечались и трудности, с которыми строители, в конце концов, справились, и то новое, что привнесла в столичный метрополитен его четвертая очередь.



Михаил Афанасьевич Самодуров, начальник Метростроя с 1941 по 1950 год. При нем начиналось строительство Большого кольца.



Николай Алексеевич Губанов, начальник Метростроя с 1950 по 1958 год. При нем завершалось строительство Большого кольца.



Павел Семенович Сметанкин и Нариман Александрович Простов (он возглавлял коллектив СМУ-6) с делегацией Верховного Совета СССР в тоннелях между станциями «Площадь Ногина» и «Тургениевская». Бывший начальник шахты на строительстве станции «Курская» П.С. Сметанкин работал в это время главным инженером Метростроя.

Из перегонных тоннелей тяжелее других давались те, которые соединили «Таганскую» и «Павелецкую». Корреспондент «Ударника Метростроя» П. Правдин так писал об этом в праздничном номере газеты: «С каким упорством пробивались под Москвой-рекой и водоотводным каналом шахтёры четвёртой шахты! Они никогда не забудут февральских дней

сорок восьмого года. Забой пересекали трещины. То и дело приходилось останавливать щит, крепить выработки. Однажды в забой прорвался плытун. На щите были бригадиры Т. Сиваков и Лозовский. Они своими телами прикрыли отверстие, из которого хлестал мокрый песок...».

Борясь с водопритоком, который достигал 2500 кубометров в час, строители до последнего отягивали переходна

«Павелецкая».

«Таганская».



Схема Большого кольца метро, опубликованная в «Вечерней Москве» в августе 1949 года.

кессонную проходку, и все же в марте сорок девятого им пришлось переоборудовать забой для работы под сжатым воздухом. На том перегоне проходчикам легче не стало и после того, как они миновали речное русло. Приближаясь к «Таганской», тоннель пошел по кризису и на подъем. Щит стал врезаться в насыщенный водой карбон. Стекая под уклон, вода заливало пути, заносила их вязкой глиной. Крепление забоя пришлось делать сплошным.



Лучший бригадир проходчиков Метростроя Георгий Николаевич Авдухов (второй справа) перед началом работы в забое. Тогда, в 1949 году, в бригаде еще работали проходчиками женщины. Фото из Российского государственного архива кинофотодокументов.

Всего строители Большого кольца четыре раза проходили под Москвой-рекой. Были на их подземном пути и плытуны, и размыки, и карстовые провалы. Ничто не остановило проходчиков.

Все шесть станций были задуманы и выполнены как настоящие подземные дворцы. Но в конструктивном отношении все-таки выделялась «Курская», где вместо массивных пилонов применили металлические колонны. Такое решение намного увеличило полезную площадь платформы, что было очень важно с учетом большого потока пассажиров у Курского вокзала. Но это же поставило перед метростроевцами новые задачи, с которыми они еще не сталкивались. Дело в том, что колонны «Маяковской» монтировали в свое время субподрядчики из треста «Промстальмонтаж». А теперь надо было действовать самим. И коллектив шахты №1 с неизвестным делом справился. После



«Курская»

шению монтажа отметил бригаду проходчиков А.В. Зотова, коллектив слесарей И.С. Лапкина, главного механика шахты А.А. Седых, инженера К.И. Крюкова.

Пассажиры тех металлоконструкций вообще не видели — они любовались мраморной облицовкой колонн. И уже архитекторы станции Г. Захаров и З. Юришева выражали через газету благодарность бригаде мраморщиков Лапинского.

Конструкторы так же оригинально задумали, а строители умело выполнили проект большого подземного вестибюля, красивый свод которого уделяется единственной центральной колонной.

Новшеством стала и внедренная на «Курской»—кольцевой эректорная проходка станционных тоннелей, в которой отличились бригады Г.Н. Авдухова, С.М. Онищенко.

За успешное строительство этой станции коллектив, возглавляемый П.С. Сметанкиным, был удостоен Государственной премии СССР.

Юрий ПЕТРУНИН.

Окончание в следующем номере.

Поздравляем июльских юбиляров!

В этом месяце 50 лет со дня рождения исполняется:

Олимпиеву Владимиру Сергеевичу, плотнику Тоннельного отряда № 6;
Гоцевой Людмиле Викторовне, машинисту по стирке и ремонту спецодежды СМУ-3;
Гришиной Нине Евгеньевне, штукатуре СМУ-3;
Шадриной Галине Николаевне, маркшейдерской рабочей СМУ-3;
Константиновой Людмиле Васильевне, штукатуре СМУ-3;
Егоровой Ольге Алексеевне, технику 1-й категории СМУ-4;
Гудкову Александру Борисовичу, электрослесарю-монтажнику подземного горнопроходческого оборудования СМУ-4;

Варовальцевой Валентине Николаевне, штукатуру СМУ-6;
Бояринову Виталию Ивановичу, проходчику СМУ-6;
Полонскому Генриху Сергеевичу, горнорабочему СМУ-6;
Ерофеевой Елене Николаевне, технику СМУ-8;
Косачевой Марине Алексеевне, лаборанту СМУ-9;
Зайцеву Сергею Александровичу, проходчику СМУ-15;
Исаевой Татьяне Алексеевне, машиностроителя воронежских УСР.
60-летний юбилей отмечают:
Разумова Валентина Ивановна, заместитель начальника планово-экономического отдела ОАО «Мосметрострой»;
Прохорова Нелли Ивановна, ветеран СМУ-3;
Саенко Петр Денисович, слесарь по обслуживанию и ремонту оборудования СМУ-5;
Жиливостова Галина Николаевна,

заведующая центральным складом СМУ-5;
Стаканов Анатолий Иванович, машинист электровоза СМУ-6;
Языкин Андрей Григорьевич, электротяговодитель по ремонту оборудования СМУ-6;
Цыпленкова Надежда Николаевна, заведующая складом СМУ-9;
Киреев Анатолий Семенович, проходчик СМУ-11;
Царьков Александр Сергеевич, тракторист-машинист ООО «Метротрансомплект»;
Мягкова Галина Григорьевна, распределитель работ ООО «Строймехсервис Метростроя»;
Коновалов Борис Николаевич, технический контролер ООО «Строймехсервис Метростроя»;
Володина Анна Ивановна, заместитель начальника участка № 4 ЗАО «КСУМ»;
Забавин Владимир Николаевич, слесарь-сантехник ЗАО «КСУМ»;

Колесникова Наталья Евгеньевна, заместитель генерального директора УММ;
Кудрявцев Александр Владимирович, бывший слесарь-электромонтер, ветеран СМУ-4.

Юбилеи ветеранов Метростроя
65 лет в этом месяце исполнится ветерану Очаковского завода ЖБК **Ивановой Тамаре Васильевне**.

70 лет отмечают:

Краснов Владимир Васильевич, бывший маркшейдер СМУ-8;
Хрущ Галина Павловна, бывший инженер производственного отдела, ветеран ЗАО «Черкизовский завод Метростроя»;
Костюнина Зоя Семеновна, ветеран Очаковского завода ЖБК.

75 лет исполнится:

Ланцовой Александре Гавриловне, ветерану СМУ-3;

Полякову Владимиру Михайловичу, бывшему горному мастеру, ветерану СМУ-4.

80-летний юбилей отмечают:

Лопаткина Галина Александровна, председатель совета ветеранов Метростроя;

Кузина Пелагея Егоровна, ветеран СМУ-1;

Вяткина Нина Николаевна, ветеран ЗАО «КСУМ».

85 лет исполнится:

Свейко Татьяне Васильевне, бывшему электромонтеру, ветерану СМУ-4;

Арефьевой Валентине Антоновне, ветерану СМУ-11.

Смертенко Ольга Васильевна, ветеран СМУ-15, 13 июля отметит свой 90-летний юбилей.

Сердечно поздравляем наших юльских юбиляров. Желаем всем крепкого здоровья, счастья, радости, успехов во всех делах!

Вся жизнь с Метростроем

С Галиной Александровной Лопаткиной я знаком почти полвека. Она — прекрасный специалист, руководитель, а также представительница одной из известных метростроевских семей. Всю жизнь Галина Александровна и ее супруг, Виктор Иванович Лопаткин, посвятили Метрострою.

Выпускница Московского транспортного экономического института, она пришла в Тоннельный отряд № 6 после

На вечере ветеранов в Управлении Метростроя Валентина Ивановна Улитина, Виктор Михайлович Михайлов, Галина Александровна Лопаткина и Зинаида Ивановна Камардина. 2008 год.



окончания вуза. И уже с первых дней проявила свою активность и талант организатора. Она стала единственной женщиной на Метрострое, которую коллектив избрал секретарем парторганизации. И такое же доверие было оказано Галине Александровне чуть позже, в СМУ-5, куда ее перевели из ТО-6 заместителем начальника ПТО.

Наше же с ней тесное общение можно отнести к периоду работы в парткоме предприятий строительства города

Всегда на виду, всегда в первых рядах — такой уж боевой, неравнодушный характер. Несмотря на то, что Галина Александровна воспитывала троих замечательных детей, тем не менее, всегда с удовольствием участвовала в общественной жизни коллектива. Она — известная на Метрострое спортсменка. Участвовала в соревнованиях по лыжам на первенство Метростроя, сдавала нормы ГТО.

Вообще-то, жизнь не баловала Галину Александровну. Родила без отца, он,

сын дворянин, был репрессирован и умер в лагере во время войны. И сама она познала ужасы войны в девять лет. Город Елец немцы нещадно бомбили. Но, несмотря ни на что, ученица третьего класса каждый день бегала в госпиталь, где вместе со своими сверстниками давала концерт или под диктовку раненых писали письма их родным.

Она сама строила свою судьбу, не надеясь ни на кого. Решение поступать в институт было продиктовано не только мечтой получить высшее образование, но и, прежде всего, желанием крепко встать на ноги, чтобы была возможность помогать матери. И помогала. Причем, не только своей, но и матери мужа. Супруги Лопаткины всегда поддерживали своих родных — такая традиция. И эта традиция передалась их детям, внукам: быть всегда рядом, быть всегда вместе, спешить на помощь по первому зову.

4 июля Галина Александровна отметила свой юбилей — в кругу родных, друзей и близких, в числе которых и метростроевцы. Мы, ветераны, от души желаем председателю нашего ветеранского совета крепкого здоровья и счастья. Надеемся еще не один год работать вместе на благо нашего родного коллектива, для которого этот год тоже юбилейный.

Всего вам доброго, Галина Александровна!

**Дмитрий МЕТАЛЬНИКОВ,
ветеран Метростроя.**

ВЫСТАВКА МЕТРО

Московские истории. XX век

Инициатором «превращения» столичного метро в крупнейшую фотогалерею мира выступили компании «Олимп» и Центр фотографии имени братьев Люмьер.

В прошлом году, в августе, в московском метрополитене появилась выставка «Советское искусство 60-х-70-х», на которой были представлены снимки советских фотопрото-пертеров главных информационных агентств страны ИТАР-ТАСС и РИА «Новости». Казалось бы, самые обычные житейские мгновения жизни — бегущие в школу ученицы, детсадовская группа, или мама с дочкой в телефонной будке, но фотографии не оставили равнодушными пассажиров московской подземки. Это подтверждает и директор Центра фотографии имени братьев Люмьер Наталья Григорьева, которая сказала о том, что организаторы, безусловно, надеялись, что пассажиры проявят к выставке интерес, однако результат превзошел все ожидания. Старшее поколение по этим снимкам возвращалось в мир своего детства и юности, а молодое смогло прикоснуться к той эпохе, в которой жили их родители, бабушки и дедушки.

И вот теперь — новая выставка «Московские истории. XX век». Организаторы проекта поставили задачу показать помимо общественно-значимых исторических событий и изменений того времени, повседневную жизнь горожан. «Остановись, мгновенье!» — репортажная ретро-фотография уводит москвичей и гостей столицы в то прошлое,



Л. Лазарев. Милицейский стакан в дни фестиваля молодежи и студентов. 1957 год.

Э. Евзерихин. Чистопрудный бульвар. Москва 30-е годы.

в котором не было пробок на дорогах, а на Красной площади можно было увидеть грузовики. Нарядные москвичи в крепдешиновых платьях, военные в мундирах, жители Масловки и Замоскворечья со своими каждодневными заботами, снос старых зданий и строительство высоток, фестиваль молодежи и студентов — все это Москва прошлого столетия.

— Мы рады новой возможности порадовать большое количество людей, среди которых далеко не все имеют воз-



Л. Лазарев. Штрихи детства. 1957 год.

можность найти время и деньги, чтобы сходить в выставочный зал, — говорит Наталья Григорьева. — Нуи, конечно, мы видим в этом определенную просветительскую миссию, ведь наши фотографии — это не просто ностальгические картины прошлого, близкого большин-

ства москвичей, но и лучшие образцы советской репортажной фотографии. Среди авторов представленных снимков — лучшие представители фотоискусства: Борис Игнатович, Наум Грановский, Алексей Гостев, Яков Халип, Александр Устинов, Леонид Лазарев, Виктор Ахломов и другие. Всего — более тридцати фотографов.

Постеры с фотографиями можно увидеть как в вестибюлях станций метро — на роллерных световых щитах, так и на эскалаторных щитах, в вагонах поездов. Благодаря «плавающему» режиму размещения, постеры в метро будут перемещаться со станции на станцию, чтобы как можно большее количество пассажиров могли увидеть эту уникальную коллекцию работ, рассказывающую о жизни советских людей в первой половине прошлого века.

Людмила АБРАМОВА.

Снова рекорд!

Проходчик Тоннельного отряда № 6 Андрей Земцов в феврале стал чемпионом России по сугубому бегу на лыжах. За 24 часа практически безостановочного движения по кольцевой лесной трассе он преодолел дистанцию длиной в 344,4 километра. Добившись высокого «зимнего» титула, тоннельщик почти сразу начал легкоатлетические тренировки. Спустя три месяца он уже вышел на старт всероссийских соревнований по сугубому бегу на стадионе.

Год назад Андрей Земцов впервые испытал свои силы, свою выносливость в этом сверхтрудном виде спорта и сразу же установил рекорд Москвы. И на этот раз ему хотелось не просто отметить в стартовом протоколе, но снова показать достойный результат.

14 мая, когда сорок мужчин и 25 женщин ровно в 14 часов начали отсчет кругов на беговых дорожках московского стадиона имени братьев Знаменских, погода в районе Сокольников стояла совсем не майская. Неожиданное похолодание сочеталось с высокой влажностью. Почти постоянно идущий слабый дождь временами усиливался. А температура менялась только в сторону понижения. Поэтому сверхмарафонцы, которые отличаются высокой выносливостью, по ходу соревнований постепенно утеплялись, и кое-кто даже надел перчатки.

В таких условиях «печатать» круги на открытом стадионе да еще в течение многих часов было нелегко, но большинство спортсменов справилось с этим испытанием. Более того, некоторые даже улучшили свои прежние результаты. Среди них и метростроевец Андрей Земцов. Если год назад он оказался четвертым в индивидуальном зачете, то на этот раз вошел в число призеров первенства России, завоевав право подняться на вторую ступеньку пьедестала почета.

Наш сверхмарафонец пробежал за сутки 235 километров, что на 7 километров больше, чем удалось ему преодолеть в прошлом году, когда погода была вполне приятной. Значит, установлен новый московский рекорд, и есть надежда, что Земцову удастся со временем побить и его.

Когда организаторы соревнований провели отдельную процедуру награждения для москвичей, то Андрей Валентинович поднялся уже на самую верхнюю ступень. И с полным правом рядом с ним стояла его дочь Наталья, ставшая личным тренером своего отца.

**Николай АКИМОВ,
председатель спортивного клуба
Мосметростроя.**

