

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПРОХОДКА НА ПЕРЕСАДОЧНОМ УЗЛЕ

Близятся к завершению проходческие работы на пересадочном узле со станции «Трунная» на «Цветной бульвар». Участку Александра Алании из СМУ-10, прокладываемому от торцевой стены среднего зала действующей станции ступенчатый подходный коридор между тоннелями Серпуховско-Тимирязевской линии, остается смонтировать последние 4 кольца. Действуя с другой стороны, участок Элдара Парцвани из того же СМУ закончил в конструкциях два боковых пассажирских хода, доведя их до обделки правого тоннеля, по которому поезда от «Чеховской» прибывают к «Цветному бульвару». Проходчики приступили к разработке среднего хода.

СПУСК ОБОРУДОВАНИЯ

По большому наклону «Трунной» СМУ-4 продолжает спуск крупногабаритного метрополитеновского оборудования. Уже занял свое постоянное место затвор венткамеры под большим наклоном. Опущены на уровень платформы два ВОМДа, и готовятся их дальнейшая транспортировка по правому тоннелю до проема, ведущего в венткамеру. А в самом наклоне к 12 марта были смонтированы все фермы (за исключением двух зон) одного из четырех больших эскалаторов и половина ферм второго. Поставка недостающих зон из Санкт-Петербурга ожидается только в середине мая.

«ХЕРРЕНКНЕХТ» ИДЁТ ВДОЛЬ ТПП

Участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001», прокладываемый с помощью тоннелепроходческого комплекса фирмы «Херренкнехт» левый перегон в сторону станции «Строгино», смонтировал к 12 марта 792-е кольцо обделки, что соответствует 950 метрам проходки. Последние 9 колец были металлическими, так как щит пересек «стены в грунте», ограничивающие первую из трех межтоннельных сбоек, предусмотренных проектировщиками в зоне, где рядом с трассой Строгинской линии метро сооружается тяговая понизительная подстанция.

Примерно там же, под окраиной Троице-Лыкова, вскоре на какое-то время поравняются два щита: метростроевский «Херренкнехт» и «Ловат» Ингеокома, идущий от Строгино по правому перегону.

ВЕНТИЛЯТОРЫ ДЛЯ ТОЧКИ «D»

СМУ-1, являющееся генподрядчиком на точке «D» Звенигородской магистрали, готовит к сдаче под монтаж обе венткамеры, предназначенные для приточных вентиляторов. Всего их с этой стороны Серебряного Бора будет установлено 6 штук. По состоянию на понедельник, 12 марта, три вентилятора находились в пути из Западной Европы в Россию.

ГОТОВА ПЕРВАЯ ТРЕТЬ

Участок Тенгиза Ломия из СМУ-2, бетонизирующий от точки «С» метрополитеновские стены внутри правого Серебряноборского тоннеля, достиг сбойки № 4. Значит, за спиной осталось 500 из 1500 метров. Соответственно, еще дальше — на 540 метров — продвинулось основание метрополитеновского тоннеля.

Щит лег на новый курс

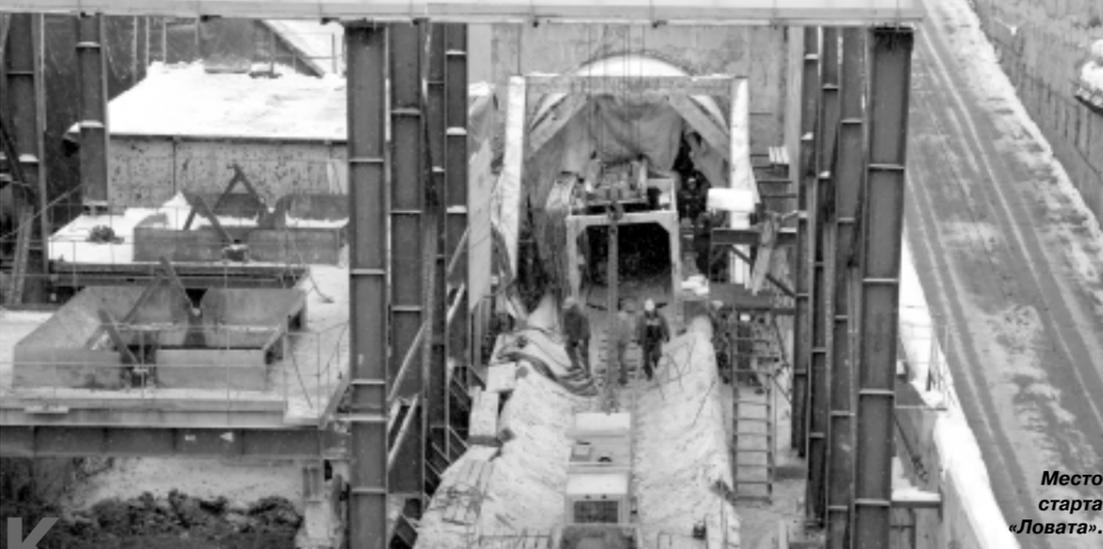


Фото А. ПОПОВА



Ю.И. Слущкий и В.И. Хряпов.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

К проходке правого тоннеля на перегоне от станции «Крылатское» до точки «D» участок Виктора Ивановича Попова из ТО-6 приступил 15 февраля, хотя за сорок дней до того, в начале января, тоннелепроходческий комплекс «Ловат» еще находился в демонтированной камере, выстроенной в конечной точке левого тоннеля, у борта большого котлована.

Выходит, что за неполные шесть недель коллективу участка удалось выполнить большой объем работ: разобрать комплекс, занимающий в длину несколько десятков метров, перевезти его по частям на исходную позицию и заново подготовить к проходке.

Попов отметил, что основную часть демонтажных и монтажных операций выполнила механическая служба участка, насчитывающая около 25 человек.

Понятно, что у тоннельщиков был особый стимул для того, чтобы как можно быстрее взяться за правый тоннель. Его полуторакилометровая трасса должна быть пройдена раньше, чем наступит август.

— Мы действовали, конечно, по четкому плану, — рассказывал начальник участка. — На первом этапе руководство ТО-6 обеспечило нас автотранспортом с платформами и краном на 400 тонн. Всё подавалось вовремя, и мы смогли завершить перевозку частей комплекса за пять дней. А остальное зависело только от нас. С учётом жёстких сроков очень серьёзная задача стояла перед механической службой. И в ее решение большой вклад внёс Виталий Иванович Хряпов. Также отлично проявил себя, прежде всего как организатор, которому цены нет, Юрий Исаакович Слущкий. Он успевал везде. В числе непосред-

ственных руководителей демонтажно-монтажных работ надо назвать и Виктора Ивановича Новикова, который помогал Слущкому по электрической части. А Хряпов был в постоянном контакте с комплексным бригадиром Геннадием Ивановичем Марёновым, сумевшим правильно распределить и нагрузить своих слесарей. От этих людей и зависел, в конечном счёте, успех общего дела.

Потом Попов привел два примера, в общем-то, простых организационных решений, которые тоже помогли выиграть время. Когда ротор был доставлен на исходную точку, слесари сразу занялись его обследованием, не дожидаясь остальных частей проходческого комплекса. Проверку уплотнительной системы и главного подшипника ротора, замену резцов они успели произвести до начала общего монтажа. А части комплекса временно складировали на специально размеченные маршейдерами точки, чтобы не возникало необходимости дополнительно перемещать кран.

Механик участка Слущкий уточнил, что ротором занималась слесарная группа, возглавляемая машинистом щита Иваном Алексеевичем Бирюковым.

— Они заменили около половины резцов. Других крупных замен ни во время проходки, ни после не было. Возникли лишь моменты, когда требовалось ревизовать некоторые узлы. И то, что не смогли сделать на левом тоннеле, теперь выполняет бригада Марёнова. Монтаж вели круглосуточно, иначе физически не уложились бы в отведенное время. Задание на ночь записывали подробно в книге нарядов. В основном пла-

нировали на эту смену очистку деталей и вообще то, что проще, вроде продувки шлангов, установки резцов. Нам повезло, что в январе стояла тёплая погода. Но потом все же похолодало, и начались проблемы. Особенно, когда приступали к врезке. Прихватывалось всё: и вода, и раствор, и смазка. Пришлось устраивать тепляки, ставить в них дизельные воздушодувки. Примерно в то время мы все-таки стали отставать от графика на день-два. Но дальше, благодаря профессионализму людей, нагнали упущенное время, и щит двинулся вперед точно в назначенный день, хотя накануне температура по ночам опускалась до минус тридцати.

Участников монтажа щита, занимавшихся электрическими системами, назвал заместитель главного энергетика ТО-6 Виктор Иванович Новиков, постоянно прикрепленный к экипажу «Ловата».

— Над проходческим комплексом трудились бригады Эдуарда Леонидовича Митрофанова, Виктора Васильевича Шкондина, Сергея Сергеевича Маручкова. Отдельно хочется упомянуть электриков — Владимира Панава, Дмитрия Модина, Евгения Буякова. Все высококвалифицированные, надежные специалисты. В большинстве своем бригады сложились еще в Южном Бутове. В электрическом хозяйстве «Ловата», а это около 30 жгутов кабелей и проводов, не считая силовой проводки, они разбираются уверенно, действуют быстро.

Так же высоко ценит профессиональную подготовку участников очередного демонтажа и монтажа «Ловата» механик Виталий Иванович Хряпов, сам зарекомендовавший себя как лучший знаток канадского ТПК.

В.А. Шитов.



В.И. Новиков.



С.С. Маручков.



Е.Д. Шилов.



Он особо выделяет небольшую группу рабочих, на чьем опыте и энтузиазме в основном базируется общий успех. Их, действительно, немного, а лет каждому из них уже немало. Механика сегодня беспокоит, что достойных молодых помощников рядом с этими техническими асами не видно. А новые задачи будут сложнее уже решенных. Хотя бы потому, что проходку надо сочетать с наладкой систем, до которых руки не дошли во время ускоренного монтажа щита. И к их числу Хряпов относит, например, системы первичного тампонажа и кондиционирования грунта. Кроме того, добавится проблема подключения, освоения и эксплуатации ленточного конвейера.

Дело в том, что по новому графику правый тоннель должен прокладываться намного быстрее, чем левый (по 300 и более метров в месяц). А основным тормозом для «Ловата» в прошлом году была откатка. Поэтому принято решение применить более совершенную схему выдачи породы из забоя, для чего Мосметростроем приобретен ленточный конвейер производства германской фирмы «Н + Е», являющейся совместным предприятием фирмы «Херренкнехт».

В описании новинки приведены примеры применения таких конвейеров при строительстве тоннелей длиной до 6 км и диаметром от 9,1 м, есть также упоминание о тоннеле мадридского метро.

Время подключения конвейера к «Ловату» в Крылатском еще не настало — ТПК в начале марта не успел полностью втянуться в тоннель. Наклонное ложе, на котором монтировался щит, пока остается в камере нетронутым. И напряжение, характеризовавшее период монтажа, практически не ослабло.

Один из асов механической службы, он же машинист щита Евгений Дмитриевич Шилов, в тот день настолько был занят очередной технической задачей, что наш фотокорреспондент с трудом уловил момент для съёмки. А бригадир электриков Сергей Сергеевич Маручков смог отвлечься от дела буквально лишь на минутку. И вот что он сказал:

— В таком темпе мы работаем почти всегда. Накопленный ранее опыт при последнем монтаже, конечно, сказался, но с чем-то мы столкнулись впервые. Надеемся, что и в новом тоннеле «Ловат» нас не подведёт.

Юрий ПЕТРУНИН.

Чтобы памяти нить не порвать...

И снова сцена актового зала колледжа № 53 Метростроя в Хибинском проезде окрасилась в защитный цвет — 17 февраля воины-интернационалисты отмечали 18-ю годовщину вывода войск из Афганистана. Зал на этот раз был переполнен: убеленные сединами воины Великой Отечественной и участники трудового фронта, ветераны Афганистана и Чечни, родители погибших воинов-интернационалистов, юное поколение — поисковики из отряда «Память Метростроя», воспитанники училища, школьники...

— Прошло немало лет с тех пор, как советские войска покинули Афганистан, но время вас не разлучило. Как и прежде, вы встречаетесь, общаетесь, помогаете друг другу, — обратилась к воинам-интернационалистам ведущая Елена Мазур. — И этот вечер еще одно подтверждение вашей крепкой дружбы и сплоченности.

За десять героических лет через горнило суровой афганской войны прошли 620 тысяч солдат и офицеров. За совершенные подвиги 280 из них награждены высокими правительственными наградами, 86 человек удостоены звания Героев Советского Союза, 25 — посмертно.

— Павших вернуть невозможно — в Афганистане погибло более тринадцати тысяч военных. Но наша задача, — отметила ведущая вечера, — и задача нашего государства сделать все возможное, чтобы о них помнили наши дети и внуки, чтобы о них помнила Россия. Их подвиг достоин самого большого поклонения. Долг, честь, мужество, патриотизм — эти понятия никогда не исчерпают себя. Это вечные понятия.

*Где только нет твоих сынов, Россия!
Они сражались, побеждая зло.
В Отечественную сколько покосило!
В земле афганской сколько полегло!*

Минутой молчания почтили собравшиеся память погибших.

«Мне кажется порою, что солдаты, с кровавых не пришедшие полей, не в землю нашу полегли когда-то... При первых аккордах известной песни «Журавли» на слова Расула Гамзатова и музыку Яна Френкеля на сцену поднялись шесть юных участниц концерта. Трогательно и волнующе исполненная девочками пантомима буквально заворожала зал. Вот они — белые руки-крылья, взмывающие ввысь... И вот они — красные языки



Герой России Александр Васильевич Маргелов.

пламени вечного огня. Огня скорби и памяти!

Участников февральской встречи приветствовал руководитель муниципалитета Ярославский Михаил Игоревич Комов. Этого человека воины-«афганцы» по праву называют другом, не первый год он помогает и поддерживает метростроевскую организацию «Афган-М». Своё отношение к ветеранам-«афганцам» Михаил Игоревич выразил на вечере вот такими словами:

— Вы востребованы сегодня во всех областях нашей жизни. Вы необходимы в работе по строительству новой, сильной России. Спасибо вам за героизм, мужество, стойкость! Кому как не вам доверить воспитание будущего поколения. Вы — надёжный оплот страны.

*Не перевелись еще богатыри
на земле нашей,
Не оскудела в сердцах
молодецких удаль.
Сойдемся, друзья и братья!
Восславим песней силу нашу —
Силу гордую, богатырскую...*

И вот на сцене — юные каратисты. Будущие защитники Отечества! Ловкие, сильные, умелые, их выступление старшие товарищи оценили по заслугам — бурными аплодисментами.

Дружным «Ура!» встретили ветераны афганской войны выступление Героя России Александра Васильевича Маргелова. Председатель РОО «Афган-М» Виктор Кордубан, представляя почетного гостя, не случайно назвал его легендарным человеком. Настоящий герой! Достойный сын своего отца, в прошлом — командующего ВДВ Василия Филипповича Маргелова, который всю свою жизнь посвятил военному делу: во время Великой Отечественной был командиром батальона морской пехоты, стрелкового полка, начальником штаба, заместителем командира и командиром гвардейской стрелковой дивизии. Участвовал в обороне Ленинграда, в глубоких рейдах по тылам противника, в Сталинградской битве, в боях за Украину и Крым, в освобождении Румынии, Болгарии, Югославии, Чехословакии, Венгрии, Австрии. В 1944 году был удостоен звания Героя Советского Союза. Имел боевые ордена, медали нашей страны и восемь наград иностранных государств.



Метростроевский поэт-«афганец» Алексей Матвеев.

Александр Васильевич — один из пяти сыновей Василия Филипповича. Как показала жизнь, такой же волевой, мужественный и отчаянный, как отец. Выпускник ракетного факультета Московского авиационного института имени Орджоникидзе, десантного училища и Военной академии бронетанковых войск, он участвовал в разработке специальных средств десантирования боевых машин (БМД) с экипажем внутри боевой техники без личных парашютов. А потом — и в реализации этого эксперимента, проводимого, кстати, по инициативе его отца.

В 1973 году лейтенант А.В. Маргелов десантировался в БМД-1 на платформенных средствах в комп-

Александр Карпукхин Считалочка

*Отчизны верные сыны
Лежат на кладбищах страны
В холодных лапах тишины
Той, не объявленной войны.*

*Мальчишки двадцати годов
Из деревень и городов...
А кто-то скажет: «Рок таков!» -
И не поймет увечья слов.*

*Лежат, застывши на века...
Но чья-то женская рука
Седую прядь смахнет с виска,
И соль слезы опять горька.*

*Он был кровиночкой ее.
И было доброе житье.
Но снайпер щелк! — и забытьё...
И стаей в небо воронье!..*

*А мне был друг...
Тебе был брат...
Больной стране — простой солдат,
И плановый процент утрат,
Заложный в статью затрат...*

*И гром разверзнутых небес
Не сотворит святых чудес...
Министр сядет в «Мерседес»,
На выходной уедет в лес...*

*Но безутешна будет мать!
А СМИ трусливо будут лгать
И чей-то рейтинг поднимать...*

*А я начну свой счет опять:
«Отчизны верные сыны
Лежат на кладбищах страны...»*

лексе «Кентавр». Через три года майор А.В. Маргелов в качестве командира экипажа БМД-1 совершил десантирование внутри парашютно-реактивной системы в комплексе «Реактавр». Такие эксперименты проводились впервые не только в истории отечественных Военно-воздушных войск, но и впервые в мире.

Как сказал в одном из своих интервью Александр Васильевич, его отцу, генералу армии Василию Филипповичу Маргелову не довелось увидеть конечные результаты его грандиозной затеи, когда появилась возможность сбрасывать технику с экипажем без тяжелых платформ, на более надежных системах, но пальма первенства по внедрению новых, революционных комплексов десантирования экипажей внутри боевых машин бесспорно принадлежит ему. Вот такие они — отец и сын Маргеловы. Настоящие военные!

Александру Васильевичу была вручена медаль «За верность долгу и Отечеству» общественного объединения «Союз десантников России». Этой награды удостоены также Александр Петров, Сергей Савин, Сергей Бандурин, Алексей Матвеев, Владимир Мазур, Александр Высоцкий, Иван Радонов, Николай Смирнов, Вячеслав Ершов, Сергей Маркитан, Виктор Попов, Сергей и Николай Куликовы. В числе награжденных — поисковики из отряда «Память Метростроя», командир 3-го рейдового батальона 371-го гвардейского Берлинского полка Александр Николаевич Истомин, председатель Московского городского отделения общероссийской общественной организации народно-патриотического объединения «Родина» Евгений Леонидович Бутов, его заместитель — Вячеслав Александрович Меньшов...

Невозможно представить вечер без песен и стихов, авторы и исполнители которых — воины-«афганцы». И вот уже на сцене группа «Солдаты империи», и вот уже зву-



Их дети с афганской войны не вернулись. Егор Глебович Бакутенков не дождался сына Владимира, супруги Людмила Петровна и Евгений Николаевич Мамаевы — Игоря, Асия Каимовна Минаева — Андрея.

Участники встречи в колледже № 53 Метростроя имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова: Николай Куликов, Вячеслав Ершов, Павел Лавров, Сергей Бандурин, Сергей Савин, Виктор Попов, Виктор Кордубан, Иван Радонов, Александр Петров.

Чerez год после создания Московского метрополитана была открыта газета «Ударник Метростроя», которая с июня 1950 года называется «Метростроевец». 6 августа 1932 года вышел первый номер, а в этом году мы будем отмечать юбилей — 75 лет «Метростроевцу».

В нашей редакции всегда, на любом её этапе работали, сотрудничали с газетой замечательные люди с непростыми судьбами. Профессионалы в журналистике и в метростроении, неравнодушные к делу, успевшие многое сделать и для «Метростроевца», и для Метростроя. В юбилейном году мы расскажем о некоторых из них.

Первый очерк о редакторе, Александре Васильевиче Владимирове, написал наш внештатный автор Сергей Петрович Преображенский, проработавший на Метрострое почти сорок лет. В 1963 году он пришел в коллектив СМУ-3 после окончания МИИТа: 3 года — начальник смены, 32 — начальник участка, 4 — главный инженер СМУ. Заслуженный строитель Российской Федерации, Почетный транспортный строитель, награжден орденом «Знак Почета».

На его счету более десяти станций метрополитана, десятки перегонных тоннелей и боковых выработок, построенных открытым и закрытым способами, проходка под действующими путями железной дороги, более ста внедренных рационализаторских предложений...

За освоение индустриальной технологии односводчатой станции «Сходненская», от которой с 1975 года пошла череда современных односводчатых станций открытого способа работ, С.П. Преображенскому присуждена серебряная медаль ВДНХ. За освоение технологии анкерного крепления котлованов, впервые широко примененной на строительстве станции «Южная», он награжден второй серебряной медалью ВДНХ.

С.П. Преображенский работал в Варшаве, где помогал польским строителям метро в освоении щитовой проходки, в Иране — на сооружении транспортных тоннелей. С 2003 года он трудится в Корпорации «Трансстрой». Принимал участие в строительстве крупного автодорожного тоннеля в Лефортове, первой в России подземной железнодорожной станции «Аэропорт Внуково». В настоящее время участвует в сооружении аэровокзального комплекса во Внуково.

С.П. Преображенский — автор многих статей, напечатанных в технических журналах, книги «Письма из Ирана», изданной в 2003 году. Много лет он сотрудничает с нашей газетой.

Александр Владимиров

В 1933 году крестьянский парень приходит на Московский метрострой. Крепкий, толковый, грамотный, с деловой хваткой, он скоро становится бригадиром. Его большой бригаде (40 человек), работавшей по скользящему графику на строительстве станции «Кировская» (сейчас «Чистые пруды») принадлежит первенство в освоении бригадного подряда. Имя Владимиров в числе первых известнейших бригадиров Метростроя — Краевского, Замалдинова, Лушника.

К открытию первой очереди Александр Владимиров представлен к самой высокой награде страны — ордену Ленина. Однако «бдительные» органы обнаруживают, что замечательный бригадир — сын кулака. Орден срочно переоформляют на другого человека, Александр же, обесславленный и униженный, получает тяжелейшую травму, вторую в жизни. А первая была, когда раскулачивали добротное хозяйство его отца. Тогда Александр, не помышлявший себя в отрыве от земли, был вынужден уйти в город. Именно крестьянская закваска заложила качества, которые потом помогли ему стать крепким бригадиром, посеяли в нем ясность и прямооту, не оставив место хитрости и изворотливости. Оттого и пострадает Александр снова, спустя много лет.

С 1940 года Саша активно пишет заметки в свою производственную газету

«Ударник Метростроя». Увлеченно и основательно, не оставляя работу, учится на журналиста. С дипломом приходит в редакцию. Ему, хорошо знающему стройку, предложили возглавить отдел. Через несколько лет Владимиров — заместитель, а потом — главный редактор газеты.

В это время у руля страны встал Хрущёв, наступает «оттепель», названная потом его именем. Александр Васильевич, проникнувшись необходимостью перемен, широко открывает газету для свежей мысли, и она полноводно наполняет ее полосы.

Однако, оттепель среди зимы еще не весна. Власть испугались разгорающегося огня и пошли на попятную. Демократическое пламя гасится силовыми методами. Отлив не оставляет в стороне и Метрострой. Главный редактор газеты с громким партийным поруганием уволен «без права работы на Метрострое» (была такая жесткая формулировка).

Много лет спустя Александр Васильевич в одну из наших встреч оценит «оттепель» и как преднамеренную провокацию — выявить и изолировать активно мыслящих, демократически настроенных граждан страны.

...1964 год. После института я уже несколько месяцев работаю на Метрострое. Начальник участка назначает меня старшим на небольшом объекте — новом вентиляционном комплексе около «Кировской». Работа ведется в три смены. Я напичкан винегретом институтских

премудростей, среди которых, однако, нет науки, как руководить людьми, нет и практического опыта. Зато мне все ясно — что и как сделать, есть напористое желание работать. Всё удастся, кажется, нет задачи, с которой бы я не справился. Все вершины и все шишки — впереди.

Один из начальников смены — Владимиров. Краем уха слышу, что его за что-то увольняли с работы, сейчас снова приняли. Мне недосуг расспросить коллегу о его жизни, ему — 52, мне — целых 23. Каждый день даю ему задание на смену, он его выполняет. Все ясно и просто, как прямая линия.

Однажды в свою смену я в напористом рвении смело отпалываю породу, широко разворотив калотту для прорезных колец. Пришедшему на смену Александру Васильевичу: «Оберите забой и закрепите по паспорту». Владимиров, увидев огромный купол калотты, впервые при мне загорелся: «Нельзя же так «распахивать» забой! Здесь крепить не на одну смену, нас же никто не меняет... И на смене нас мало. Впереди выходной, а... над нами Москва, центр. Оставьте же после себя незакрепленный забой я не смогу... Нельзя, Сергей Петрович, так жестоко относиться к людям».

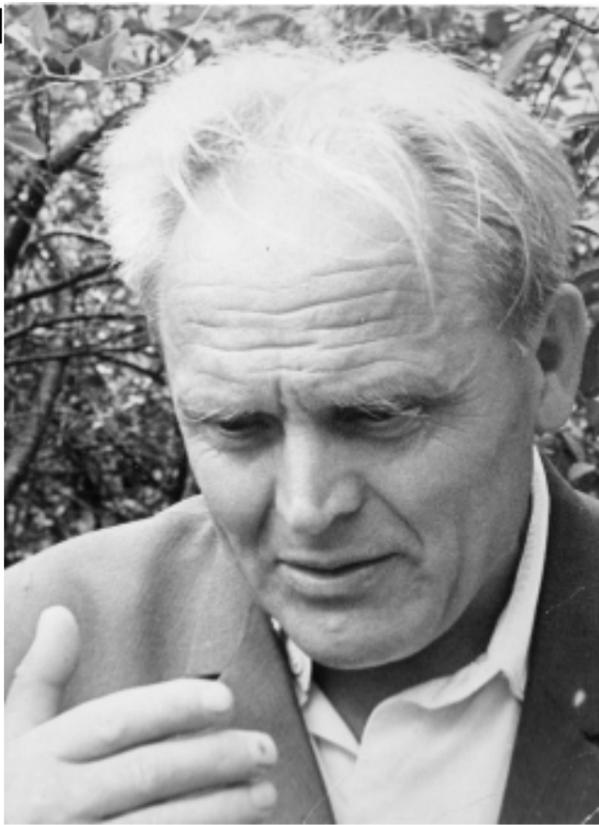
Утром в понедельник вижу в калотте две установленные и раскрепленные штендерами центральные лонгарины (шестиметровые бревна диаметром 30

см) и заведенные за них марчеваны — классическая картина закрепленной выработки. Узнаю, что смена Владимиров, отработав свое время, осталась на ночь и ушла из шахты утром. Было пять проходчиков, шестой — Владимиров. Тому, кто знает, что такое прорезные кольца, объяснять, какая это работа, не надо.

Того урока от Владимиров мне не забыть. И что такое «жестокое отношение к людям», и что они могут, когда надо, и что нужны слова и воля руководителя, чтобы объяснить это «надо», когда «над нами Москва», и что такое — примитивное движение «вперед», и как получается, когда один трудности создает, другие их вынуждены преодолевать. И боль, что вся тяжесть легла на других, а не на меня — главного «энтузиаста».

Прощение тогда у Владимиров и его бригады я попросил, но до сих пор без содрогания вспомнить ту ситуацию не могу.

Прошло одиннадцать лет, восемь из них я начальник участка, позади пять пусков. Только что успешно выполнена конструкция «Сходненской», тогда она была уникальной (в послевоенный период это первая односводчатая станция открытого способа работ, потом за ней активно пойдут аналогичные), но навалился пуск, и лавры успеха быстро засохли. Именно в это время на моем участке и появился Владимиров, в его задачу входила про-



А.В. Владимиров.

верка от парткома моей общественной работы. В ту пору, если ты начальник участка, то обязательно должен быть и пропагандистом, обязан проводить со своими рабочими занятия по утвержденной парткомом программе. Сейчас это кажется даже нелепым.

Весь стационарный комплекс вел один участок — нагрузка в период пуска была жутчайшая. Конечно, общественная работа в такую пору замирала, а если и проводилась, то формально.

Александр Васильевич, в натуре которого была заложена добросовестность, не ограничился присутствием на занятии усталых после работы, засыпающих слушателей и пытающегося их разбудить пропагандиста. Он вник в работу участка, окунул в его атмосферу, поговорил со многими.

Я с некоторой боязнью, но и с интересом ждал его суда. Доброе же слово, сказанное в пусковое время авторитетным человеком, — дождь земле в жаркую пору. И было то самое, нужное, бесценное слово, которое помогло мне в тот непростой пусковой период.

Не забыть наши встречи уже в 80-е годы. Мне тогда пришлось уйти с должности главного инженера СМУ, переносилось это трудно, затронуло, даже осложнило, отношения в семье. Поддержка Александра Васильевича придала мне в ту пору второе дыхание. За его плечами были потрясения покоре, и рядом с ними мои проблемы — мелководье. Трудности, в свое время выпавшие на его долю, не озлобили этого человека. Он остался добрым, умеющим сопереживать людям.

Начало 90-х годов. В Отечестве глобальные изменения. Владимиров у меня на очередной станции, ему трудно принимать и переносить перемены в стране. Чувствую, когда он разбирает их со мной, ему легче. Мы намеряем что-нибудь написать вместе. Недавно ушел из жизни мой отец, и я говорю, что чем-то Александр Васильевич мне его напоминает — руки пожилого человека ложатся мне на плечо.

Сейчас, на отдалении лет, мне хочется думать, что хоть малая искра тепла от меня согрела тогда его израненное золотое сердце.

Та наша встреча оказалась последней.

Сергей ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ.

В 1957 году А.В. Владимиров вынужден был уйти из редакции, но не расстался с журналистикой. В эти годы вышла в свет его повесть «Наперекор судьбе» о метростроевском Маресьеве — Н.А. Феноменове. Александр Васильевич писал воспоминания, работал над книгой о своих земляках, участниках покорения Сибири под предводительством Ермака.

А.В. Владимиров скончался в 1994 году.

Московское метро признано самым быстрым в мире

ступность необходимой пассажирской информации (в том числе о времени прибытия следующего поезда), скорость движения поездов, художественное оформление станций, комфортабельность, чистота и безопасность.

Первое место в списке Virgin заняло старейшее метро британской столицы London Tube — самое большое в Европе, открытое в 1863 году. Протяженность его путей — 405 км, и ежегодно оно перевозит 976 миллионов пассажиров. Метро соединено с пригородной железнодорожной сетью, включающей и поезда «Евростар», следующие до Парижа. Среди сервисов этой транспортной системы есть популярная наземная ветка, по которой движется поезд без машиниста, совершающий тур по окрестностям реки Темзы.

На втором месте — метро Парижа, открывшееся в 1900 году. Его пассажиропоток составляет 1,365 миллиарда человек в год, протяженность путей — 215 км с 380 станциями. Среди преимуществ французского метрополитана — удобное

расположение станций: практически от любого здания в Париже до метро надо пройти не более 500 метров. Плюс — современный уникальный дизайн интерьера станций и умеренная стоимость проезда.

Третье место заняло московское метро, одно из крупнейших в мире и самое быстрое: скорость поездов достигает 120 км в час. К тому же в столичной подземке самые короткие интервалы между поездами. Ежегодно метро Москвы перевозит 3,2 миллиарда пассажиров. В него входит 12 линий, 172 станции, общее расстояние 285 км. Большинство линий метро проходит под землей, некоторые выходят на поверхность, в частности — на мостах через реки Москву и Яузу из вагонов метро можно видеть живописные пейзажи окрестностей. 44 станции московского метро являются архитектурными достопримечательностями.

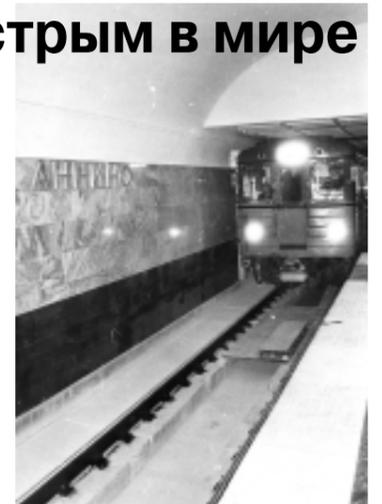
Четвертая позиция — у метро Мадрида. Протяженность его путей

228 км. Самая плотная подземная транспортная сеть в мире отличается чистотой: в Мадриде используется новейшая экологическая система очистки вагонов и станций.

Пятое место получило метро Токио. Оно перевозит 2,8 миллиарда пассажиров в год между своими 282 станциями. Это очень чистое метро, поезда ходят строго по расписанию, в них установлены сиденья с подогревом. Остановки объявляются на японском и английском языках. Токийское метро — одна из самых современных подземных систем на планете, совмещающих транспорт с торговыми центрами и различными сервисами.

Шестое место — у сеульского метро. В Сеуле одна из самых загрязненных подземок, ежедневный пассажиропоток иногда превышает 8 миллионов человек. Протяженность почти 300 км. 30% метро Сеула составляют наземные маршруты, его отличает необыкновенно красивая архитектура станций.

Нью-Йоркский сабвей оказался



на седьмом месте. По мнению экспертов метро Нью-Йорка не отличается чистотой, а также частым расписанием движения. Зато это единственная в списке подземка, работающая круглосуточно.

Список лучших из одиннадцати замыкают метрополитены четырех городов в следующем порядке: Монреаль, Пекин, Гонконг и Сан-Пауло.



Специалисты известной туристической компании Virgin Vacation, сравнивая подземки разных стран, определили одиннадцать лучших метрополитенов мира. Отбор проводился по следующим критериям: протяженность линий, интенсивность движения, объем пассажирского потока, до-



Чтобы памяти нить не порвать...

Окончание, начало на стр. 2

чат их голоса: «Я вернусь, мама, я вернусь»... А дальше — майор спецназовец Александр Высоцкий с песней «Часто снятся лица боевых друзей». Лауреаты фестиваля «Виктория» — «альфовец» Василий Денисов и Сергей Кузнецов, служивший в Афганистане водителем. В их репертуаре — новые работы, одна из которых — «Здравствуй, я с войны пришел»...

*Бьет молоток отбойный,
словно пулемет,
Такой привычный звук
для зодчих Метрограда.
Наперевес лопату —
вновь в атаку прет*

Авторы и исполнители своих песен Василий Денисов и Сергей Кузнецов.

*Огонь прошедшая
«афганская» бригада...*

Кто из ребят-«афганцев» не помнит эти боевые стихотворные строчки, автор которых пограничник, проходчик СМУ-6 Алексей Матвеев? Его голос снова звучал в этот вечер.

Александр Карпунин не воевал в Афганистане, но от этого в его стихах не меньше боли...

*А мне был друг...
Тебе был брат...*

Больной стране — простой солдат...

Запомнятся участникам вечера выступления молодых исполни-



Командир отряда «Память Метростроя» Сергей Куликов представляет поисковиков, благодаря которым десятки без вести пропавших на фронтах Великой Отечественной войны вновь обрели имена, а сотни — вечный покой в братских могилах.

телей, а это и самурай из Киото, и индийская танцовщица, и штангист, и юные дарования школы № 1640, исполнявшие песни о войне и стихи. Атмосфера вечера была пронизана и минутами грусти, и минутами счастья — уж такая эта дата!

Встреча не забудется. Старые, а с ними и новые друзья, от души порадовались в этот день возможности пообщаться, вспомнить прошлое,

поделиться планами, поддержать, сказать доброе слово родителям погибших товарищей и дать напутствие молодой смене. Вечер показал, что боевое и метростроевское братство нерушимы. РОО «Афган-М» снова объединило всех вместе. *Возвращаясь, опять возвращаюсь
В то, что свято, чего не отнять.
С боевыми друзьями встречаюсь,
Чтобы памяти нить не порвать.*

Нина СОЛОВЬЕВА.

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

Еще одна памятная дата

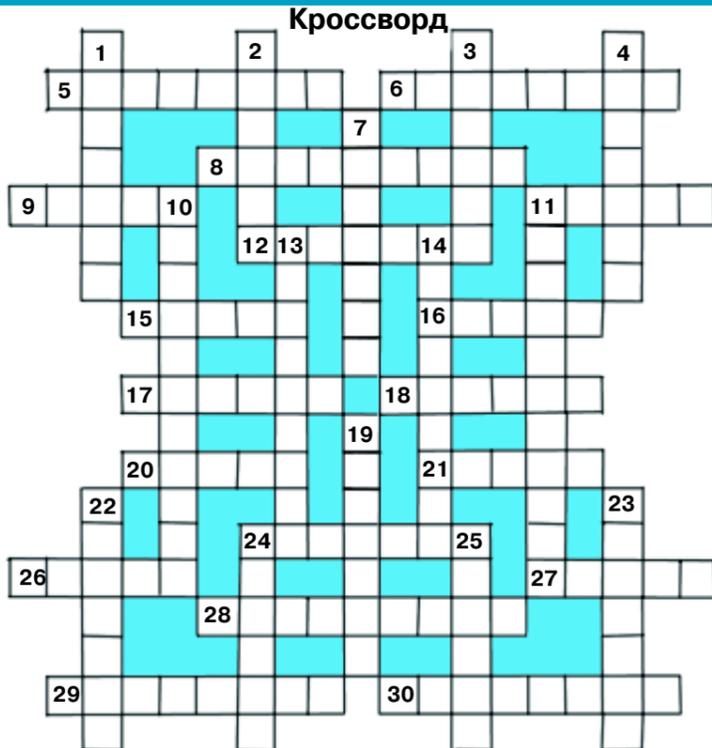
Как сообщили в пресс-службе президента РФ, соответствующий закон подписал В.В. Путин. В соответствии с ним к имеющимся памятным датам добавляется еще одна — День героев Отечества. Она будет отмечаться 9 декабря. Именно в этот день (26 ноября по старому стилю) в 1769 году учрежден орден Святого Георгия Победоносца.

Сейчас в России существуют также следующие памятные даты: 25 января — День российского студенчества; 12 апреля — День космонавтики; 3 сентября — День солидарности в борьбе с терроризмом; 7 ноября — День Октябрьской революции; 12 декабря — День Конституции Российской Федерации.

Станцию предложено переименовать

Инициатива переименовать станцию метро «Библиотека имени Ленина» принадлежит депутатам Госдумы. По их мнению, название должно максимально соответствовать названию объекта, находящегося при выходе из подземки. А станция метро «Библиотека имени Ленина» находится рядом с Российской государственной библиотекой.

Среди возможных вариантов нового названия предлагается «Российская библиотека» или просто «Библиотека». Как отметили в столичной подземке, вопрос о переименовании рассматривается специальной комиссией, а смена названия обходится примерно в 1 млн. рублей. Деньги идут на замену названия на схемах метрополитена во всех поездах и на указателях пересадочных станций.



Кроссворд

По горизонтали: 5. Клей, изготовленный с применением крахмала. 6. Руководитель строительства станции «Новослободская». 8. Станция метро, выстроенная рядом с Сигнальным проездом. 9. Шоколадный батончик. 11. Мера веса. 12. Кормовая корнеплод. 15. Сибирский лес. 16. Свободный от работы день за переработанный раньше. 17. Город в Молдавии. 18. Луковичное растение. 20. Город на Ниле, где при участии метростроевцев возведена высотная плотина. 21. Ячейка общества. 24. Приспособление для смягчения толчков, происходящих при езде. 26. Кондитерское изделие. 27. Первостроительница московского метро, работавшая в кессоне, награжденная орденом Трудового Красного Знамени. 28. «... из Торжка» — фильм с участием молодого еще Игоря Ильинского. 29. Руководитель небольшого производственного коллектива. 30. Сорт зимних яблок.

По вертикали: 1. Автор архитектурных проектов станций метро «Чертановская», «Менделеевская» и других. 2. Небольшой кинжал с трехгранным клинком. 3. Сирийский и финикийский бог умирающей и воскресающей природы. 4. Работник сферы ЖКХ. 7. Древняя столица Болгарии. 10. Станция метро, которая раньше называлась «Колхозная». 11. Простейшая геометрическая фигура. 13. Математическое равенство с одной или несколькими неизвестными величинами. 14. Наиболее весомая часть персонального компьютера. 19. Рабочее место монарха. 22. Объединение преподавателей какой-нибудь отрасли науки в высшей школе. 23. Авторитет, влияние. 24. Государство в Восточной Африке. 25. Вокальное произведение для одного голоса, в опере обычно сочетается с речитативом.

Составил **М. ПЕТРУНИН.**

Ответы на кроссворд, напечатанный 16 февраля

По горизонтали: 5. Кожухово. 6. Ратников. 8. Интеллект. 9. Звено. 11. Резак. 12. «Ясеново». 15. Тарле. 16. Алиса. 17. Пиккуль. 18. Быково. 20. Катод. 21. Икона. 24. Авиатор. 26. Ротор. 27. Катар. 28. Кантлена. 29. Бородино. 30. Компания.

По вертикали: 1. Колледж. 2. Молния. 3. Стекло. 4. Родезия. 10. Организатор. 11. Родственник. 13. Стеклодув. 14. «Владыкино». 19. Карабин. 22. Каталог. 23. Евтихин. 24. Адажио. 25. Реноме.

Мяч снова в игре

В предпоследний день февраля на еще заснеженном поле стадиона, находящегося в начале Измайловского проезда и принадлежащего клубу «Здоровье», стартовал зимний чемпионат Мосметростроя по мини-футболу.

На этот раз в нем участвуют восемь команд. Они разделены на две подгруппы, в каждой из которых матчи пройдут по круговой системе. Далее состоятся стыковые встречи, а по их результатам выявится новый зимний чемпион Мосметростроя.

В первую подгруппу включены команды ТО-6, СМУ-4, СМУ-15 и Тоннель-2001. Их игровой день — вторник. А по четвергам на поединки выходят команды из второй подгруппы, защищающие спортивную честь Метромаша, СМУ-3, КСУМа и СМУ-13.

ПЕРВЫЙ ГОЛ ЗАБИТ ПЯТКОЙ

Честь открытия очередного чемпионата была предоставлена футболистам ТО-6 и СМУ-4. В начале соперники как бы присматривались друг к другу, да и к полю еще надо было приспособиться. И при этом форварды часто беспокоили вратарей. Соответствующий показатель получился выше у монтажников: в течение первого тайма они нанесли 12 ударов по воротам команды ТО-6. У тоннельщиков их было 8. И ни одного результативного, так как все атаки развивались не очень быстро... вполне предсказуемо.

А первый гол был зафиксирован уже после перерыва, когда известный форвард тоннельщиков Игорь Есиков на 23-й минуте выдал выверенный пас Илье Ажнову, и тот пяткой послал мяч в ворота СМУ-4. Развить этот успех футболистам ТО-6 не удалось. Капитан команды СМУ-4 Евгений Измайлов организовал такую непробиваемую линию обороны, что тот гол остался единственным.

Второй матч стартового дня, назначенный на 21 час, не состоялся, так как команда, представляющая Тоннель-2001, так и не дождалась своих соперников из СМУ-15.

ЧЕМПИОНСКОЕ НАЧАЛО

В первый день весны состоялись два матча подгруппы «Б». С прошлогдн-

ВЕЛИЧКО Семен Никитович

На 87-м году жизни после тяжелой и продолжительной болезни скончался ветеран Метростроя, фронтовик Семен Никитович Величко.

Семен Никитович родился и жил под Конотопом, был одиннадцатым ребенком в семье. После школы поступил в Высший военный гидрометеорологический институт Красной Армии. Свой фронтовой путь старший лейтенант Величко начал в сорок третьем, в самый разгар боев под Сталинградом. Его направили в 282-ю истребитель-

ми чемпионами с Метромаша померялись силами футболисты СМУ-3, которые прошлым летом вообще в чемпионате не участвовали, а до этого, зимой, не вошли в пятерку лучших команд. Тем не менее, игра получилась обоюдоострой, и почти до самого перерыва нельзя было сказать, на чьей стороне преимущество. Более того, на последней минуте первого тайма опытный игрок команды СМУ-3 Виктор Коровин удачно завершил начатую его товарищами комбинацию, поразив ворота соперников.

Пропущенный гол огорчил, но не расстроил заводчан. После перерыва они, не теряя времени, пошли в наступление. И довольно быстро играющему тренеру и организатору команды Метромаша Виктору Седову удалось восстановить равновесие. Ничейный счет 1:1 продержался довольно долго, хотя заводские футболисты прилагали немало усилий для того, чтобы окончательно закрепить наметившийся поворот в ходе матча. Но и команда Виктора Коровина не собиралась отказываться от надежды завоевать победные очки в матче, который для нее неплохо начался. А завершилось это упорное противостояние тем, что под конец игры форварды Метромаша все-таки подтвердили свой чемпионский титул, как бы найдя лазейку в защитной стене соперников. Владимир Сушили-

ную Гомельскую Краснознаменную орден Суворова авиационную. Молодой инженер-метеоролог с первых дней завоевал авторитет и уважение, показав высокий профессионализм, дисциплинированность и ответственность. Его метеосводки всегда были точны и безошибочны.

Великую победу капитан Величко встретил кавалером орденов Красной Звезды и Отечественной войны I степени в Германии. Вся свою жизнь он бережно хранил благодарности от Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина: за освобождение Варшавы, крепости Кюстрин, город Лодзь, Кутна, Ленчица...

На фронте Семен Никитович встре-

ФУТБОЛ

вывел заводскую команду вперед — 2:1, а неутомимый Виктор Седов поставил убедительную игровую точку — 3:1.

СПОРТИВНОЕ СЧАСТЬЕ СМУ-13

В тот же день, 1 марта, футболистам СМУ-13 предстояло пройти серьезное испытание во встрече с командой КСУМа. Коммунальщики в конце прошлого года продемонстрировали неплохую форму, дойдя до полуфинала в розыгрыше Кубка Мосметростроя. Команда СМУ-13 выбыла из него раньше. Зато в этом году она выглядела куда более собранной и удачливой. Под руководством своего капитана Валерия Бадулина футболисты СМУ-13 сразу овладели игровой инициативой и практически не выпускали её до финального свистка. Уже стандартный розыгрыш мяча в центре поля им удалось перевести в опасную атаку, которая чуть не завершилась взятием ворот КСУМа. За этим моментом последовали и другие. Они вынуждали коммунальщиков волноваться и допускать ошибки. Расплатой за одну из них на 12-й минуте стал гол, забитый лидером нападения СМУ-13 Дмитрием Коровушкиным. Он же закрепил игровое преимущество своей команды, удвоив счет на 18-й минуте.

Во втором тайме удача лишь на мгновение отвернулась от команды Валерия Бадулина, когда сильный удар форварда КСУМа Сергея Рыбакова достиг цели. Но после этого футболисты СМУ-13 снова стали главенствовать на поле. И под занавес матча Дмитрий Коровушкин провел свой третий мяч. Итак — 3:1 в пользу команды СМУ-13.

Николай АКИМОВ, председатель спортивного Мосметростроя.

тил свою судьбу. С Анной Архиповной Величко они прожили вместе более шестидесяти лет. Воспитали двух дочерей, троих внуков. И долгие годы вместе трудились на Московском метрострое. Семен Никитович был заместителем начальника ОРСа.

Он был порядочным и принципиальным человеком, заботливым и внимательным к людям. Таким и останется в памяти метростроевцев.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким Семена Никитовича. Скорбим вместе с ними.

Терком профсоюза работников
Московского метростроя.

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 ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 13.03.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 144