

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

### НОВОСТИ

#### СЕДЬМОЙ СТАРТ «ЛОВАТА»

Менее полутора месяцев потребовалось участку Виктора Попова из ТО-6 на то, чтобы передислоцировать тоннелепроходческий комплекс «Ловат» из демонтажной камеры около «Ашана» обратно в стартовую камеру перед станцией «Мякинино». В пятницу, 13 марта, щит начал движение по трассе правого перегона. Всего ему нужно преодолеть 1328 метров. Задание на стартовый месяц составляет 100 метров. К 15 марта участок собрал 19 колец.

#### ПРОХОДКА В СТОРОНУ МОСКВЫ-РЕКИ

Немеханизированный щит ЩН-1л, с помощью которого строители СМУ-10 и ТО-6 прошли правый перегонный тоннель за тупиками станции «Митино», перемещен на левый перегон в точку его подхода к станционному комплексу «Волоколамской». Отсюда участок Виталия Суворова из ТО-6 начал проходку тоннеля в сторону Москвы-реки. Полное расстояние по трассе до рампы метромоста составляет 290 метров, из них к 15 марта пройдено 5. А проходка в правом тоннеле приостановлена в 86 метрах от рампы — участок уже на 100 процентов выполнил мартовское задание. Продолжить движение можно будет лишь после того, как субподрядная сторонняя организация забурит горизонтальный экран из труб под Волоколамским шоссе.

#### СОБРАНА ПОЛОВИНА МЕТРОМОСТА



Проектная длина метромоста через Москву-реку на перегоне «Мякинино» — «Волоколамская» составляет 440 метров. К середине марта Мостоотряд-4 собрал и продвинул пролетные мостовые конструкции на 220 метров в сторону левого берега.

#### ОТРАСЛЕВОЙ МЕСЯЧНИК

Департамент городского строительства Москвы объявил о проведении со 2 марта отраслевого месячника «Обеспечение безопасных условий труда, предупреждение проживания на строительных площадках и соблюдение чистоты на территории города при ведении строительства». Большинство метростроевских коллективов принимают в нем участие.

Для координации этой работы по распоряжению генерального директора ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерна создан штаб. Его возглавил Б.И. Яцков, главный инженер Метростроя.

Приоритетные задачи месячника: создание на объектах безопасных условий труда, обеспечение работников необходимыми санитарно-бытовыми условиями, а также недопущение случаев выноса грунта и грязи на городскую территорию при производстве строительного-монтажных работ.

Результаты этой работы будут рассмотрены на совещании координационного совета Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы.

## Тоннель под Мневниками

На карте Москвы Мневники встречаются дважды — как район и как улица. В нашем случае речь идет об улице, которая около памятника, установленного в честь Народного ополчения 1941 года, под острым углом смыкается с проспектом Маршала Жукова. Таким образом, она попадает в зону, где строится продолжение скоростной Звенигородской магистрали. И под этой улицей проектировщиками предусмотрен двухполосный съездной тоннель. Строить его, открытым способом, поручено участку Владимира Купряшкина из СМУ-6, взаимодействующему с механизаторами СМУ-9. За ними свайное ограждение котлована, сооружение «стен в грунте» и выемка грунта.

Тоннель в плане имеет криволинейную форму. При общей его длине 574 метра более 400 приходится на две рампы.

Участок Купряшкина начал обустройство стройплощадки в марте прошлого года и, в принципе, мог бы уже готовить свой объект к сдаче. Да, мог бы, будь перед ним постоянный фронт работ. Но первым тормозящим фактором стала сама улица Мневники, через которую при условии непрерывности движения по ней надо было проходить в два приема. И при этом начал сказываться второй фактор, который и до сих пор сильно осложняет жизнь строителей. Имеются в виду многочисленные и разнообразные подземные коммуникации. Их перекладкой занимается отдельная специализированная организация, у которой тоже есть свои проблемы и ограничения. Например, трубы газопровода в холодное время года трогать вообще нельзя.

В силу этих причин участку пришлось, только-только включившись в работу, устраивать вынужденный перерыв сразу на несколько месяцев. Хорошо ещё, что в период с мая по сентябрь СМУ-13 предоста-



Фото А. Попова



До портала — 30 метров.

В тоннеле дело дошло до шлифовки стен.

Бригадир изолировщиков А.Н. Тарабрин.

Начальник участка В.П. Купряшкин.



### ВЕСТИ СО СТРОЕК

вило ему возможность поучаствовать в строительстве первого вестибюля станции «Митино». После возвращения на улицу Мневники проектная очередность этапов изменилась. Потребовалось, прежде всего, форсировать сооружение центральной части тоннеля, чтобы к новогоднему празднику в полной мере восстановить движение по проезжей части улицы.

— Начав на том отрезке, по сути, с нуля, — рассказывает Владимир Павлович Купряшкин, — мы справились с поставленной перед нами

промежуточной задачей и 20 декабря забетонировали последнюю заходку по перекрытию тоннеля. Оставалось только восстановить дорожное покрытие. А работать было непросто. Нам ведь пришлось отключать дождевую канализацию и, пока налаживался временный вариант сброса воды, проходчики набарахтались в ней немало. К тому же в нижней точке тоннеля мы строили ещё камеру для водоотливной установки. Теперь камера ВОУ полностью готова к отделке. А мы сосредоточились на следующем этапе, где будет въезд в тоннель.

Как выяснилось из дальнейшей беседы, и к этому этапу участок не мог приступить сразу же после Нового года. Зимой перекладка коммуникаций дается с особым трудом. И пусть не всех, но часть строителей опять переводили на другие объекты. Две бригады арматурщиков вообще были отправлены в отпуск, после чего их временно командировали на «Достоевскую», где пришло время бетонировать платформенную часть станции. Но

скоро эти бригады потребуются на улице Мневники, здесь появилась возможность продвинуться вперед, в сторону въездного портала еще на 16 метров.

На этом отрезке тоннеля трудится сейчас проходческая бригада Василия Сукайло. Её ближайшие задачи: чистка свай крепления, вскрытие закладных деталей и укладка бетонной подготовки лотка. А ещё вместе с плотниками из бригады Петра Стручкова проходчики собирают опалубку нервюры — в этой, говоря по-простому, канаве позже предстоит монтировать дренажные трубы. Нервюра ненамного глубже лотка. Но тут как раз начался водоносный слой. Так что без воды и здесь не обошлось.

— Сейчас мы бетон подаем, как видите, бадьей, — говорит горный мастер Сергей Александрович Макаров, — а для основной заливки применяем «Швинг». Пока до него очередь не дошла. Нужно еще будет наклеить гидроизоляцию, уложить арматурную сетку.

Окончание на стр. 3

Механик участка А.С. Попков, сварщик О.В. Некрасов, бригадир слесарей Р.Ш. Замалиев, сварщик Ф.С. Асфандияров.



# Гвардеец подземной армии

В конце февраля этого года в Управлении Московского метрополитена председатель совета ветеранов войны и труда Галина Александровна Лопаткина поздравила меня с юбилеем, вручила цветы. В своем ответном слове я выразил признательность руководству совета ветеранов за то, что меня не забыли, пригласили, поздравили...

В этот трогательный и торжественный для меня момент, я мысленно перелистал всю свою трудовую жизнь на Метрострое... Вспомнил, как приехал в Москву из своего родного села Вьюково, Мглинского района, Брянской области. Как остановился на время у дяди Павла, председателя поселкового совета в Ивантеевке. Как его жена, тетя Нина, беспокоилась о моей судьбе и просила дядю помочь с устройством на работу. Но я от посторонней помощи отказался — буду выбирать сам.

И вот в Москве, недалеко от Ярославского вокзала, на Бакунинской улице, я увидел огромный щит: ФЗО № 54 Московского метрополитена объявляет набор учащихся на обучение по следующим профессиям... Документы были при себе, в кармане. Захожу в школу, а там — директор Сергей Вартанович Вартачан, с которым у нас состоялся сердечный разговор:

— Ты откуда?

— С Брянщины.

— А кем решил стать? Слесарем, плотником, электриком, проходчиком...

— А что такое проходчик?

— Это самая тяжелая профессия, когда человек все время впереди, впереди и впереди.

— Вот это мне и надо.

Через шесть месяцев, весной 1953 года, я с отличием окончил школу ФЗО и получил один из всех учащихся пятый разряд.

Нас направили на строительство № 20 к Татьяне Викторовне Федоровой. Приняла она нас по-матерински ласково. Рассказала о станции «Киевская» Кольцевой линии, которую предстоит строить. Но в бригаде Николая Цыганова, которая сооружала подпольную штольню к малому наклону, я проработал недолго. Попросил перевести меня к Ивану Сергеевичу Костенко, коллектив которого вел проход-



ку перегонного тоннеля. С новым бригадиром у меня завязалась настоящая шахтерская дружба. Он научил меня правильно и своевременно оценивать обстановку в сложных ситуациях, преподавал такие уроки, которым я следовал потом всю свою жизнь.

Никогда не забуду, когда мы, досрочно завершив строительство «Киевской», прямо на станции, всем коллективом, с руководителями, встречали Новый 1954 год. Какой это был праздник! Именно тогда я и понял, что Метрострой стал для меня родным домом, с которым никогда не расстанусь.

«Ботанический сад», позже переименованный в «Проспект Мира», стал моей второй станцией. Здесь бригада Костенко сооружала левый станционный тоннель и каждый месяц перевыполняла задания по проходке. Но в 1955 году мне пришлось сказать Ивану Сергеевичу спасибо за науку и самому принять бригаду проходчиков. Правда, бригадирствовал я недолго. Призвали в ряды Советской Армии.

Служить пришлось в авиации командиром огневых установок самолета. В моем подчинении были три стрелка. Ребята все веселые, знающие свое дело. На учебных стрельбах



На летном поле. Мелитополь. 1956 год.

На станции «Тургеневская» — за несколько минут до пуска. Слева — Эзар Владимирович Сандуковский и Сергей Стефанович Моисеенков.

получали только отличные оценки. Служба в армии дала свои положительные результаты, выработалась выносливость и воинская закалка. В 1958 году в звании старшины я был демобилизован.

Дома меня ждала моя любимая жена Оля, с которой мы связали свои судьбы еще до армии. Я за многое ей благодарен. Она подарила мне двух дочерей — Иру и Наташу. Такая радость! Не без ее помощи я окончил сначала техникум транспортного строительства, а затем и Горный институт. Она преодолела со мной ступеньку за ступенькой...

По возвращении из армии уже на третий день я появился в отделе кадров **Служба в армии.**

**Сергей Моисеенков с другом.**



СМУ-3, где меня встретили с большой радостью. Тут же позвонили Татьяне Викторовне, и она пригласила к себе... Сказала, что бригада моя не расформирована, велела принимать дела и включаться в работу — до пуска станции «Проспект Мира» оставалось совсем немного времени. А после успешного завершения строительства нас перебросили на «Кутузовскую». Затем — на строительство тоннелей между «Шаболовской» и «Ленинским проспектом», где нас ждала тяжелая сложная работа в кессоне. Около двух лет мы работали под давлением сжатого воздуха, перевыполняя месячные задания. Было даже такое, когда за 3,5 часа моя бригада проходила больше метра перегонного тоннеля диаметром 6 метров.

После окончания строительства Калужского радиуса и сдачи его в эксплуатацию большая группа метрополитенцев была награждена высокими государственными наградами. Мне был вручен ордена Ленина. А на пуске станции «Калужская» мне пришлось выступить с речью и поблагодарить москвичей и предприятия, которые оказывали нам помощь в строительстве радиуса.

В 1968 году после окончания техникума руководство СМУ-3 назначило меня начальником смены на участок Павла Прокофьевича Сотникова, с которым мы строили перегонные тоннели от «Проспекта Мира» к «Колхозной». Свою бригаду, в которой трудились такие асы проходки, как Анатолий Слепков, Юрий Некрасов, Иван Соловьев, я передал Виктору Колбу.

1969-й — год поступления в Горный институт. Перед его окончанием, в 1975-м, я трудился в производственном отделе Управления Метрополитена. Этот период жизни дорог мне тем, что

## СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО



Сергей Стефанович Моисеенков и Герой Соцтруда Татьяна Викторовна Федорова на субботнике в профилактории. 1973 год.

подарил возможность узнать таких замечательных людей, как Николай Алексеевич Филатов и Николай Степанович Осиков, который воевал в партизанском отряде и потом, в мирное время, активно занимался поиском без вести пропавших бойцов.

Небольшой отрезок времени в коллективе СМУ-3, куда меня назначили заместителем начальника. Командировка в Афганистан, где пришлось обслуживать высокогорный тоннель через хребет Гиндукуш. И, наконец, СМУ-1, куда я пришел после возвращения из Афганистана и трудился горным инженером на участке Александра Андреевича Торопова. С первых шагов у нас с ним сложились самые добрые и теплые взаимоотношения, за что я ему очень и очень благодарен. Мы успешно соорудили перегонные тоннели между станциями «Полянка» и «Боровицкая» в сложных гидрогеологических условиях, ведь над нами протекала Москва-река.

После сдачи объекта меня перевели в Управление СМУ-1, заместителем начальника по строительству. Работая на этой должности, я отдавал все силы тому, чтобы наши производственные участки трудились на полную мощность, не простаивали без материалов. И в этом не раз помогал Эзар Владимирович Сандуковский, человек отзывчивый и душевный, от которого я никогда не слышал слова «нет».

Вспоминая восьмидесятые, могу сказать, что коллектив СМУ-1 Метрополитена был самым дееспособным, мог выполнить любые поставленные перед ним задачи. Хвала и честь всем начальникам участков, горным инженерам, которые умело вели коллектив к трудовым победам.

**Сергей МОИСЕЕНКОВ,**  
ветеран Метрополитена.

## Каким он парнем был!

У Сергея Стефановича Моисеенкова — прекрасный правнук. Когда Даниил подрастет, наверняка прочтет эту статью прадеда. Как, впрочем, и другие — на пожелтевших от времени страничках «Метрополитенца» шестидесятых годов навечно вписаны трудовые победы бригадира проходчиков, кессонщика Сергея Моисеенкова. И там встречаются по-настоящему интересные факты. Вот, пожалуйста... «После трехсуточного простоя 19 июля вновь начались проходческие работы в забое правого перегонного тоннеля шахты № 708-бис. Стремясь наверстать потерянное время, кессонщики участка т. Захарова набирают скорости.

При задании 40 сантиметров за смену бригада, возглавляемая коммунистом Сергеем Моисеенковым, 19 июля продвинула забой на 89 сантиметров. А на следующий день построила 1,07 метра тоннеля. Такая скорость в кессоне, после того, как щит стал вдавливаться в грунт, и разработка его ведется в пределах ножевой части, — достигнута впервые.

Или еще: «Подземная «погода» изобиловала дождями, размывала. Щит продвигался с трудом. Приходилось поднимать давление в забое. Нелегко было в эти дни горнякам. Не все выдерживали давление двух атмосфер, появились случаи кессонной болезни.



Сергей Стефанович с супругой Ольгой Александровной и любимым правнуком Даниилом. 2005 год.

Вот в эти тяжелые дни и выявились личные качества молодого бригадира Сергея Моисеенкова. Собрал он бригаду и душевно побеседовал с товарищами.

— Работать под таким давлением будет трудно. Дисциплина должна быть жесткой. Никаких отклонений от нормы. Сами видите, какая буря надвигается...

Рабочий день в таких условиях был сокращен. Горняки выходили из шахты усталыми, но удовлетворенными: они не сдали позиций, не отступили. Выдержали схватку с пльвуном».



Первомайская демонстрация 1969 года. Сергей Стефанович Моисеенков — слева. Справа — Герой Соцтруда Иван Дмитриевич Филимонов и Дмитрий Евгеньевич Метальников.

И следом еще одна статья:

«Трудные дни переживали кессонщики шахты № 708-бис. Каждую минуту угрожал пльвун. Пласты черной глины внезапно раскалывались, увлекали за собой крепление.

Давление в зоне сжатого воздуха пришлось поднять до двух атмосфер. Рабочую смену сократили до трех часов. Но и за этот срок люди очень уставали. Так было и в тот день. Бригада коммуниста Сергея Моисеенкова медленно шла по тоннелю к шлюзовой.

Вдруг горняки заметили наступающий их электровоз. Он шел с недопустимой скоростью. На электровозе находился проходчик Иван Федоров, недавно получивший права машиниста.

— Управление отказало, — крикнул Федоров, — тормоза не держат!

— Прыгай! — закричал в ответ Моисеенков, а сам, не глядя на прыгнувшего машиниста, огромными скачками помчался к шлюзовой.

— Сейчас машина пойдет быстрее, собьет дежурного у шлюза, влетит в камеру, пробьет дверь... Стравится воздух, люди погибнут...

Когда до камеры оставалось метров сто, Моисеенков, чувствуя, что его нагоняет электровоз, крикнул:

— Витя! Двери!

Дежурный мгновенно сообразил, в чем дело, поставил дверь камеры ребром и прижался к стене. Сергей в изнеможении тоже прислонился к стене. Раздался оглушительный грохот. На вздыбившийся электровоз набежали вагоны...

Шлюзовая камера осталась целой. Молодой бригадир помог предотвратить крупную аварию, спас жизнь многим метрополитенцам».

«В коллективе СМУ-3 знают: если снова на стройке возникнет необходимость сооружать тоннель при помощи кессона, в числе известных кессонщиков Выходцева, Волкова, Грачева, назовут и имена горняков, отли-

чившихся на Калужском радиусе, — Котлякова, Быстрова, Писаренко и лучшего среди них — бригадира Сергея Моисеенкова.

Эти люди — гвардейцы подземной армии...»

Нашла свое отражение в нашей газете и отличная защита дипломного проекта Сергеем Стефановичем Моисеенковым. Тема его — «Сооружение сдвоенной станции метро открытого способа работ по типу станции «Каширская».

«В отличие от строящейся станции, — писала журналист Маргарита Неволлина, — Сергей Стефанович в своем проекте предложил строить станцию из укрупненных элементов сборного железобетона, внес ряд новых предложений по технологии производства, обеспечивающих экономичность строительства.

Защита прошла успешно. Было внесено пожелание рекомендовать проект, предложенный дипломантом, как типовой.

Бригада Сергея Стефановича встретила это известие с большой радостью. Товарищи тепло поздравили своего наставника с окончанием техникума».

Читая такие заметки и статьи, невозможно не вспомнить Владимира Маяковского и строчки из его стихотворения:

«Я знаю — город будет. Я знаю — саду цвесть, когда такие люди в стране советской есть!»

**Подготовила**  
**Нина СОЛОВЬЕВА.**

## Тоннель под Мневниками

Окончание, начало на стр. 1

Изолировщиков из бригады Александра Тарабрина мы встретили в готовой части тоннеля. В ожидании своей основной работы они занимались шлифовкой бетонных стен. Процесс этот не из приятных. Рядом со шлифмашинкой без респиратора не постоишь, а пыль и для фотоаппарата вредна. Снимок бригадира, работающего в СМУ-6 уже 22 года, мы сделали поближе в выходу.

Заместитель начальника участка Валерий Георгиевич Князев порекомендовал обязательно упомянуть в репортаже механическую службу: слесарная бригада и механик Анатолий Сергеевич Попков специально в праздники выходили на работу для крепления котлована. Они установили 4 расстрела и смонтировали в общей сложности 140 метров поясов. Благодаря им проходчики сразу, без потери времени, смогли приступить к делу.

Сам Анатолий Сергеевич так

прокомментировал сообщение Князева:

—Этой бригадой руководит Раис Шартдинович Замалиев. Состав её уже лет 7 совсем не меняется, а основные слесари и сварщики работают намного больше. Это просто золотые ребята — грамотные, ответственные. Они уже много подобных строек прошли. И вестибюли были, и огромный котлован точки «D». Здесь объект проще, и вся сложность в сроках. Поэтому-то и стараемся выигрывать время везде, где это возможно.

По общему мнению, на нынешнем этапе задержек больше не ожидается. Механизаторы участка Валерия Рыбина должны спокойно добрать грунт до въездного портала, а дальше тоннель пойдет на подъем.

Сложнее будет на третьем этапе — по другую сторону улицы, где



**Строители тоннеля: З.А. Гидаев, А.Н. Сучков, В.В. Кирилин, Ш.Г. Захарьев, М.И. Ткачѳв, С.А. Макаров (горный мастер), В.Л. Зикунков, П.И. Стручков (бригадир плотников), Н.А. Попов, Е.В. Симонов, А.В. Сорока.**

строителей, кроме газопровода, ожидают два трубопровода технической воды, силовые и телефонные кабели. А сдать тоннель целиком требуется к Дню города.

Владимир Павлович Купряшкин считает, что срок очень жесткий, и поэтому очень желательно хотя бы малую часть работы по третьему этапу получить от субподрядчиков в апреле.

**Юрий ПЕТРУНИН.**

## Весеннего настроения!

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

В СМУ-9 Марию Тимофеевну Богданову называли по-домашнему ласково: «Наша Тимофеевна». Её знал в коллективе каждый — 23 года она возглавляла профсоюзный комитет. А на учете в ту пору состояло 3 тысячи человек. И каждый, хоть один раз, да побывал в её кабинете, дверь которого никогда не закрывалась. Обращались за путевками в санаторий, детский сад, пионерский лагерь. Но чаще всего, конечно, ждали от нее помощи в решении жилищной проблемы. И она не просто вникала в суть, а со свойственным ей неравнодушием проникалась заботами и тревогами людей. И, конечно же, действовала. И, конечно же, находила выход.

Мария Тимофеевна пришла на Метрострой в сорок третьем году, работала оплетчицей на метростроевском в ту пору заводе, сегодня это Метромаш. Потом — на строительном участке механизации в КЭПРО.

Была здесь и учетчицей, и техником, и «отделом кадров». Те, кто приходил устраиваться на работу, именно от нее получали все необходимые справки о вакансиях, об объектах, на которых придется трудиться, о том, что и где строит Метрострой. В общем, многим дала путевку в жизнь.

Уйдя на заслуженный отдых, Мария Тимофеевна стала активно работать в совете ветеранов Метростроя. И работает до сих пор. Она — участник трудового фронта. Имеет медали «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г.». Она награждена знаком «Почетный транспортный строитель».

16 марта Мария Тимофеевна отметила свой юбилей. Ветераны Метростроя от души желают ей крепкого здоровья, счастья, прекрасного весеннего настроения.

**Галина ЛОПАТКИНА, председатель совета ветеранов войны и труда Московского метростроя.**

## Линии развития метро

10 марта на заседании городского правительства был рассмотрен вопрос о развитии метрополитена в Москве до 2015 года. Утверждена программа метростроения, по которой за шесть лет в столице будут построены 60 км новых линий и 33 станции. Первые пять станций намечено сдать в эксплуатацию в 2009 году: «Мякинино», «Волоколамская», «Митино» на Митинско-Строгинской ветке, «Достоевская», «Марьяна Роща» — на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии.

«Все это разгрузит действующие линии метро на 40–60 процентов», — пояснил начальник Метрополитена Д.В. Гаев. По его данным на сегодняшний день 72 процента пассажиров используют пересадки, в результате почти 7 млн. человек из 9 млн., которые ежедневно пользуются метро, осуществляют поездки через 54 пересадочных узла, в два раза увеличивая их нагрузку. Новая транспортная система снизит нагрузки на пересадочные узлы на 20 процентов.

Главная идея — провести подземку на окраины столицы и начать строить вторую Кольцевую линию. Она облегчит жизнь жителям периферийных районов города: Люблино, Марьино, Аннино, Южное и Северное Бутово, Кожухово и ряда других. Пассажирам не придется заезжать в центр, где располагается большинство пересадочных пунктов, чтобы добраться до окраинных районов. Сейчас вдали от метро живут примерно 2,4 млн. человек, но через шесть лет их станет в три раза меньше. Развитие метрополитена в принятой программе тесно увязано со всеми другими видами городского транспорта. Строительство новых линий разгрузит не только подземку, но и автомагистрали, такие, как Дмитровское, Коровинское, Волоколамское, Пятницкое, Носовихинское и Боровское шоссе.

Несмотря на мировой экономический кризис, метро в Москве должно строиться — об этом говорили все выступавшие на заседании правительства Москвы. Нельзя допустить повторения ситуации, которая сложилась в 1990-е годы, когда из-за отсутствия финансирования более 40 км новых линий оказались недостроенными, и при-

ходило тратить огромные средства на то, чтобы поддерживать их в безопасном состоянии.

Сегодня финансирование метростроения не менее актуально, и до 2012 года основную нагрузку берет на себя городской бюджет, лишь частично — бюджет Российской Федерации. В 2009 году из городского бюджета идет на метростроение 34 млрд. рублей, а из федерального — только около 4,5 млрд. рублей. Но с

2012 года планируется финансирование развития метро в столице на паритетных началах — 50 на 50. Этого уже много лет добивается правительство Москвы. Всего же на метростроение до 2015 года, как говорится в постановлении правительства, столичным и федеральным властям предстоит выделить около 600 млрд. рублей.

Но экономить придется. Как сказал Д.В. Гаев, для снижения себестоимости

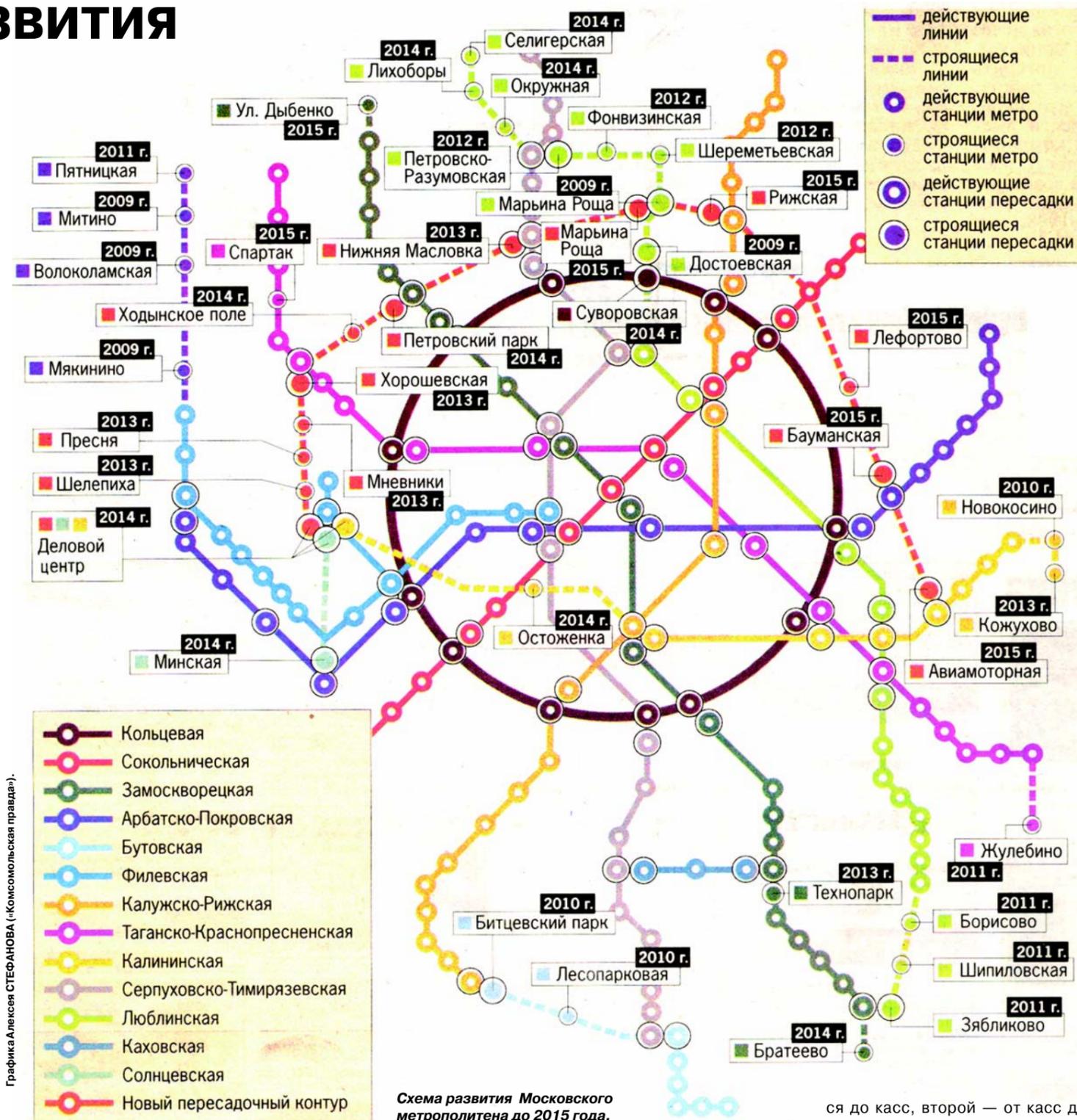
строительства метро в ближайшие два года будут разработаны типовые проекты станций, придется сократить затраты на их декорирование, намечен еще ряд важных мер.

Для удобства инвалидов, как сообщил Д.В. Гаев, строящиеся станции мелкого заложения будут оборудованы вертикальными подъемниками. Проектируются двухъярусные лифты: один с земли опускает-

ся до касс, второй — от касс до платформы. Они не менее удобны для пассажиров, чем эскалаторы, и позволят даже несколько снизить затраты на строительство.

А на станциях «Партизанская», «Бауманская», «Парк Победы», «Сокольники», «Парк культуры» и «Комсомольская»-кольцевая к 2011 году будут построены вторые выходы.

Все эти вопросы нашли отражение в программе городского правительства по развитию метрополитена до 2015 года.



## Мгновения, из которых соткана жизнь

Первый день весны, 1 марта. В этот день Татьяна Алексеевна Старовойтова отметила свой юбилей. И, конечно же, вспомнила прожитые годы, в которых были свои счастливые и печальные моменты, радостные и горестные минуты. Вспомнила многие мгновения, из которых и соткана её жизнь, из которых и складывалась её судьба.

Она родилась в деревне Левинка на Брянщине, в крестьянской семье. Но уже в шесть лет стала москвичкой. Ее отец пошел трудиться проходчиком на шахту № 14 Метростроя. В сорок девятом пришла в коллектив строителей и Татьяна Алексеевна. Была откатчицей, потом изолировщицей, дальше уже — машинистом электровоза. А старт ее станциям был сделан на «Краснопресненской». Потом будут «Ленинские горы», «Волгоградский проспект», «Бабушкинская», «Юго-Западная», «Орехово»...

Возвращаясь в пятидесятые, ветеран СМУ-8 вспоминает коллектив тех лет, молодых энергичных инженеров Е.А. Черненко, А.С. Ключникова, В.И. Чернова... Рядом с ней на стройке трудилось немало молодежи, в том числе женщин и девушек, которые ни в чем не уступали сильной половине.

Работали энергично, с огоньком. И вода, и песок, и нехватка воздуха — все трудности были ничем. Главное — дело, результат. Татьяна Казакова, Мария Иванова, Мария Сысоева, Александра Спиркина, Роза Дороница, Галина Рябова... Всех их она называла своими подругами. С ними делила поровну и радости, и неудачи.

В разное время Татьяна Алексеевна трудилась под руководством бригадиров М.И. Бабичева, И.С. Сидорова, Н.К. Ковачева, Ф.С. Кузнецова, знаменитого А.С. Суханова, начальников смен В.И. Ефимова, И.И. Козлова, Н.С. Власова. Это всё были отличные специалисты, уважаемые в коллективе люди. Так что ей в этом смысле здорово повезло. Но и сама Татьяна Алексеевна уважаемый в СМУ-8 человек. Трудилась честно, самоотверженно, отдав строительству метро сорок семь лет. Она награждена медалью «За трудовое отличие», её не раз отмечали Почетными грамотами и благодарностями.

В день юбилея Татьяну Алексеевну от души поздравляли родные и близкие, у нее сын, внук, внучка, правнуки. И, конечно же, добрые пожелания выразили руководители СМУ-8 и совет ветеранов.

Крепкого Вам здоровья, Татьяна Алексеевна! Будьте счастливы, и пусть хорошее настроение сопровождает Вас каждый новый день. Долгой Вам жизни!

Оксана КЛЮЧНИКОВА.

## По Москве будут ездить электромобили

Экологически безопасный транспорт мэр Москвы Ю.М. Лужков хвалит не первый год и уже давно предлагает пересадить москвичей именно на такие машины. И вот в середине февраля мэр торжественно открыл первый в Москве и в России автокомбинат для испытания и обслуживания авто, работающих на альтернативных видах топлива.

—Здесь будут отрабатывать режимы работы автотехники на электричестве, газе и диметилэфире, — пояснил мэр. — Причем альтернативные виды топлива начнут применять не только на маленьких машинах, но и на грузовиках и автобусах. Эксплуатация такого транспорта обойдется на 20–30 процентов дешевле по сравнению с обычными машинами.

Плюс электромобилей в том, что они не выделяют выхлопных газов, а значит, не загрязняют воздух.

Сейчас в автопарке «Мосавтохолода» 150 экологических машин. Это фургоны-холодильники и автобусы для инвалидов. У всех них экологический класс «Евро-4». Этот транспорт будут обслуживать столичные школы, больницы, детсады, магазины в Западном, Юго-Западном, Северо-Западном и Центральном административных округах Москвы.

На комбинате есть все необходимое оборудование для диагностики, техобслуживания и ремонта электромобилей. А на подземной стоянке их можно заряжать специальными устройствами.

## Еще один тоннель

14 марта было открыто движение по полукилометровому тоннелю на пересечении проспекта Маршала Жукова и улицы Народного Ополчения. И это сразу разгрузило транспортную систему на западе Москвы. Новый тоннель в 8 полос (по 4 в каждую сторону) «развязал» участок радиальной магистрали, где сходятся несколько улиц. Он устранил светофор, перед которым всегда собирались огромные пробки.

Эта развязка — часть реконструкции Звенигородского проспекта, включающего такие уникальные инженерные сооружения, как Серебряноборские тоннели и Живописный мост. Когда этот радиус войдет в строй, участок от МКАД до Садового кольца можно будет проехать за 15 минут.

К концу года планируется построить там же еще две эстакады, обеспечив левый поворот с проспекта на Мневники и завершить строительство большого пешеходного перехода. Полностью развязка, которая соединит Звенигородский проспект с будущим Четвертым транспортным кольцом, будет готова к 2010 году.

## ВАВИЛКИН Сергей Прохорович

6 марта, на 101-м году завершилась жизнь первопроектировщика московского метро, старейшего из наших ветеранов Сергея Прохоровича Вавилкина.

В мае 1934 года он был принят на работу в Метроснаб. Начал кладовщиком. В ходе строительства второй очереди московского метро вырос до инженера. Будучи офицером запаса, 23 июня 1941 года явился на призывный пункт, но по броне был оставлен на Метрострое. Обеспечивал металлом строительство оборонительных подмосковных сооружений. В кризисном октябре 1941-го ушел добровольцем на фронт. В составе 3-ей Коммунистической дивизии защищал ближние подступы к столице. Потом воевал на Северо-Западном фронте. За участие в танковом рейде Вавилкин награжден орденом Красной Звезды. Был дважды тяжело ранен, но возвращался в строй. Закончил войну в Прибалтике, будучи уже гвардии капитаном. Участвовал в разгроме Курляндской группировки фашистов.

На Мосметрострой демобилизованный офицер-орденоносец Сергей Прохорович Вавилкин вернулся в 1946 году и еще почти сорок лет посвятил работе снабженца. Заведовал отделом металлов. Его вклад в досрочный пуск одного из новых радиусов московского метро был отмечен медалью «За доблестный труд».

Уйдя на восьмом десятке лет на заслуженный отдых, ветеран не порывал связи с родным для него коллективом, где о нем помнили всегда. Осенью прошлого года общественность Мосметростроя достойно отметила его столетний юбилей.

До последних дней своей жизни Сергей Прохорович сохранял светлый ум и бодрый, несмотря на тяжелые болезни, настрой, живо интересовался метростроевскими новостями.

Горестная весть о кончине Сергея Прохоровича тяжело отозвалась в наших сердцах. Светлая память об этом замечательном человеке, заслуженном ветеране Великой Отечественной войны, ветеране труда, навсегда останется с нами.

Выражаем соболезнование сыновьям, внукам и правнукам покойного.

Группа товарищей.

## ГОРБАЧЕВА Анна Ивановна

С прискорбием извещаем, что на 80-м году жизни скончалась ветеран КСУМа Анна Ивановна Горбачева.

Более сорока пяти лет Анна Ивановна трудилась в общежитии на Нижней Первомайской технической работником. На заслуженный отдых ушла только в прошлом году. Какой это был сотрудник! Великая труженица! Благодаря ее стараниям и ее золотым рукам в общежитии всегда царили уют и идеальная чистота. Те молодые метростроевцы, для которых общежитие на годы становилось родным домом, и сегодня помнят доброжелательную, по-матерински заботливую и внимательную Анну Ивановну. Она приучала их к порядку, помогала, чем могла, а по большому счету — занималась их воспитанием. Ребята беспрестанно ее слушались, как если бы она была им очень родным человеком.

С большим уважением и любовью к Анне Ивановне относились не только проживающие, но и сотрудники КСУМа. Более ответственного, добросовестного и преданного коллективу общежития человека трудно было сыскать.

Анна Ивановна одна воспитала двух дочерей, жила ради них. Выражаем близким Анны Ивановны свое искреннее соболезнование.

Коллектив ЗАО «КСУ Мосметростроя».

## Развязка футбольной интриги

Прежде чем на метростроевском турнире по зимнему мини-футболу состоялись полуфинальные матчи и финал, отношения между собой выяснили команды, не попавшие в четверку сильнейших.

### Уверенная победа команды СМУ-13

Футболисты СМУ-13 и СМУ-15 вышли на поле, чтобы определить, кому достанется пятое место. Долгое время казалось, что силы соперников примерно равны. И лишь на 16-й минуте форвард команды СМУ-13 Александр Квашин сумел перехитрить вратаря соперников и забить первый мяч. Во втором тайме лидер команды СМУ-15 Асаф Курбанов организовал несколько ответных атак. Но ни одна не увенчалась успехом — мяч попадал то прямо в руки вратаря, то в штангу. А линия нападения СМУ-13 была весьма удачливой. Она результативно использовала все возникшие после перерыва голевые ситуации. Так забил свои голы Дмитрий Коровченко, Алексей Лифанов и герой матча Александр Квашин. До этой игры в активе команды СМУ-13 было две ничьи и одно поражение. Первая одержанная ею победа (4:0) доказала, что у коллектива есть характер и перспектива роста.

### Всё решила последняя минута

В матче команд КСУМа и Тоннель-2001 борьба шла за седьмое место и, соответственно, определялось, кто замкнет турнирную таблицу. В этой паре, составленной из неудачников предварительных игр, никто не мог надолго овладеть инициативой. Возможности соперников виделись примерно равными, и чаша весов клонилась то в одну, то в другую сторону. Но когда за минуту до финального свистка нападающий команды КСУМа Сергей Рыбаков с подачи Александра Сорокина открыл счёт, у футболистов Тоннель-2001 уже не оставалось времени, чтобы отыграться.

### Первый полуфинал

Начало встречи команд ТО-6 и Метромаша вроде бы обещало упорную борьбу. Конечно, шансы тоннельщиков расценивались выше. Но в течение половины первого тайма завод-



Николай Акимов вручает приз капитану «серебряной» команды Дмитрию Ковешникову. В белой форме — победители турнира футболисты ТО-6.

чанам удавалось сдерживать наступательный порыв своих грозных соперников. Сильным ударом форвардов ТО-6 они противопоставили самоотверженные действия своей оборонительной линии. Но ни вязкая защита, ни игра на отбой не имеют победных перспектив, а энергии отбирают много. И после десяти минут матча метромашевцы дрогнули, полностью отдав инициативу тоннельщикам. С этого момента футболисты Метромаша гарантированно касались мяча, только устанавливая его в центре поля после очередного «прокола» своей обороны.

Всего девять безответных мячей забил в тот вечер подопечные Сергея Захидова. Из них пять на счету Игоря Есикова, повторившего недавний рекорд Андрея Кудряшова из СМУ-4. Остальные голы на счету Андрея Лубяного, Сергея Захидова, Алексея Димаева. Победную точку поставил Дмитрий Токарев.

### Второй полуфинал

В этом матче силы соперничающих команд оказались примерно равными и соответствовали уровню полуфинала. Футболисты СМУ-3 и СМУ-4 демонстрировали обоюдоострую игру. Закручиваемые ими атакующие комбинации встречали не менее искусную оборону. Команде СМУ-4 повезло до перерыва лишь однажды: после улового удара Дмитрий Сазонов удачно переправил мяч в ворота команды СМУ-3.



Команда СМУ-3, занявшая третье место.

перыва. Мяч, забитый им, стал уже третьим. А на последней минуте Виктор Коровин сумел по-хозяйски распорядиться прострельной передачей, доведя счёт до 4:0. Так команда СМУ-3 убедительно доказала своё право на третью ступеньку пьедестала почёта.

### «Золотой» успех тоннельщиков

Команды ТО-6 и СМУ-4, закономерно вышедшие в финал, давно уже задают тон в метростроевском футболе. В матче за чемпионский титул им не нужно было тратить время на разведку. Форварды сразу стали искать ходы к чужим воротам. Первым довел свой поиск до результата Дмитрий Токарев из команды ТО-6. Его точный удар стал серьезной заявкой на ведущую роль тоннельщиков в этой встрече. Тем более что вслед за Токаревым отличился его товарищ по линии нападения Алексей Димаев. Ответный гол Евгения Измайлова внушил монтажникам некоторые надежды, но решительного изменения в ходе матча не произвёл. Второй тайм прошёл в равной борьбе. Команды обменялись голами: мяч, забитый неуязвимым Игорем Есиковым, был уравновешен успешной атакой форварда команды СМУ-4 Дмитрия Сазонова. Окончательный счёт — 3:2 в пользу тоннельщиков. Они стали зимними чемпионами Мосметростроя по мини-футболу. На втором месте команда СМУ-4, на третьем — СМУ-3. Далее идут: Метромаш, СМУ-13, СМУ-15, КСУМ и Тоннель-2001.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС-1-01803 от 28.04.05.

Редактор  
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:  
127051, г. Москва,  
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)  
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова (119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 17.03.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2606

Заказ № 537