

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В этом году московские строители в пятидесятый раз отмечают свой профессиональный праздник. Накануне Дня строителя, 4 августа, в здании Комплекса архитектуры, строительства, развития и реконструкции города Москвы в торжественной обстановке более ста человек получили отраслевые, московские и ведомственные награды. В числе награжденных — семь метростроителей.

Министерство регионального развития Российской Федерации присвоило звание «Почетный строитель России» **Игорю Ивановичу Колдунову**, консультанту директора ООО «СМУ-6» и **Игорю Николаевичу Тараненко**, главному инженеру ООО «СМУ-9». Почетной грамотой Министерства регионального развития Российской Федерации награжден **Анатолий Федорович Пустовалов**, электросварщик ООО «СМУ-1».

В соответствии с указом мэра Москвы Ю.М. Лужкова обладателями звания «Почетный строитель города Москвы» стали: **Александр Николаевич Нечаев**, начальник участка ООО «СМУ-4 Метростроя», **Вячеслав Евгеньевич Складенко**, машинист экскаватора ООО «Строймехсервис Метростроя», **Сергей Викторович Маракулин**, электросварщик ООО «Тоннель-2001». Знаком «За безупречную службу городу Москве» XXX лет награжден **Федор Николаевич Загородников**, заместитель директора ООО «СМУ-5».

НА ОЧЕРЕДИ — ЛОТОК И МОНТАЖ ЩИТА

В точке «С» Краснопресненской магистрали механизаторы СМУ-9 закончили выемку грунта из котлована монтажной камеры, откуда СМУ-3 осенью должно будет начать с помощью малого «Херренкнехта» (диаметром 6 метров) проходку левого перегонного тоннеля метро к станции «Строгино». Техническая документация на лоток камеры получена, бетонирование его идет. На 15 августа намечено начало монтажа тоннелепроходческого комплекса.

ОСТАЕТСЯ ШЕСТЬ ЗАХОДОК

Участок Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001» параллельно с проходкой правого транспортного тоннеля под Серебряным бором продолжает заниматься «начинкой» левого тоннеля. По состоянию на 4 августа дорожная плита там была забетонирована на 1300 метров. Остающиеся двести метров будут преодолены за 6 заходок. Еще дальше, как и положено, продвинулся участок Тенгиза Ломиа из СМУ-2, бетонизирующий основание и стены метрополитеновского тоннеля, — он вышел на финишную стометровку перед демонтажной камерой в точке «D».

ЭТИ ТРУДНЫЕ СБОЙКИ

Проходчикам Спецметростроя, наконец, удалось закрепить грунт в районе сбойки № 3 Серебряноборских тоннелей. Начав его разработку, они продвинулись на 2 метра от левого тоннеля к сервисному, а в правом только приступили к закреплению межтоннельного грунта для сбойки № 4. Там же монтируется платформа для работ у сбойки № 3.

13 августа — День строителя

С праздником, дорогие метростроители!

В ближайшее воскресенье Россия отмечает профессиональный праздник строителей. В этом году Московский метрострой встречает его накануне своего юбилея. За 75 лет наш коллектив построил для столицы 171 станцию, проложил почти 280 км линий метрополитена, кроме того, на его счету сданные в эксплуатацию крупные транспортные развязки, многочисленные подземные пешеходные переходы и транспортные тоннели, объекты промышленного и культурного назначения, около 800 тысяч кв. метров жилья. Этим можно гордиться.

И сегодня Московский метрострой остается лидером в своей отрасли. Коллектив, вооруженный современной техникой, работает на сооружении Серебряноборских тоннелей, продолжает строительство центрального участка Люблинско-Дмитровской линии метро. А впереди — новые станции, линии метро, новые транспортные магистрали, которые так необходимы нашей столице.

Поздравляем вас, дорогие метростроители, с профессиональным праздником! Будьте здоровы и счастливы, желаем вам и вашим семьям благополучия и успехов во всех делах.

Геннадий ШТЕРН,
генеральный директор
ОАО «Мосметрострой».

Александр РОДИОНОВ,
председатель Теркома профсоюза.



Участники строительства правого транспортного тоннеля под Серебряным Бором: (слева направо) звеньевой кессонщиков **Н.В. Ковбаса**, начальник проходческого участка ООО «Тоннель-2001» **А.В. Павленко** и французский специалист **Жан-Пьер Бьянколен**.



Фото А. ПОПОВА

Строители метрополитеновских тоннелей в точке «D» бригада слесарей третьего участка СМУ-6: (слева направо) **А.Д. Осин**, бригадир **Р.Ш. Замалиев**, заместитель начальника участка **С.А. Ямашев**, **Н.Г. Карасев**, и **В.А. Невзоров**.



А.С. Садольский — бригадир проходчиков СМУ-3, строящих перегонные тоннели между станциями «Трубная» и «Достоевская».

Обретение скорости

За июль тоннелепроходческий комплекс «Ловат» по трассе левого перегонного тоннеля между станций «Крылатское» и точкой «D» прошел 200 метров. И к утру 2 августа проходчики участка В.И. Попова из ТО-6 смонтировали там 494-е кольцо обделки. Значит, они вплотную

приблизились к полукilометровой отметке, преодолев более одной трети предстоящего им подземного пути.

В один из последних июльских дней «Ловат» достиг скорости 10 колец. Но, как говорят сами тоннельщики, это было результатом

редкого благоприятного стечения всех обстоятельств проходки, на что, конечно, постоянно надеяться нельзя. А среднесуточная выработка за тот месяц составила, как нетрудно посчитать, порядка шести с половиной колец.

Производственную ситуацию на «Ловат» готовится к новому шагу вперед.

Машинист «Ловата» **С.Э. Панфилов** (слева) и сменный маркшейдер **А.А. Чеканов**.



ВЕСТИ СО СТРОЕК

стройплощадке, аккуратно вписавшейся в Осенний бульвар, обрисовал в отсутствие Попова, который ушел в отпуск, его заместитель **Игорь Николаевич Тимофеев**:

— Мы нормально идем вперед. За последнее время каких-либо серьезных проблем не встречалось. Отдельные поломки были, но это обычное дело. Приезжали немецкие специалисты, доставившие в наше распоряжение четвертый дизелевоз. Запустить его, однако, не удалось. Тогда по согласованию с немцами мы сняли с него некоторые запчасти, и привели в рабочее состояние свой третий дизелевоз. Теперь есть возможность перейти на схему откатки, к которой мы готовились в связи с увеличением плеча.

— Как на участке организована работа?

— У нас скользящий график. Проходку ведут четыре бригады. Их возглавляют **Юрий Чукреев**, **Сергей Шаров**, **Владимир Мельяненко** и

Спорт, ты – наша жизнь!

К 75-ЛЕТИЮ МОСКОВСКОГО МЕТРОСТРОЯ

Накануне 75-летия Метростроя на страницах нашей газеты публикуются исторические материалы о героях-строителях и сооруженных ими уникальных станциях метро. А я в своей статье, которую написала специально к юбилейной дате, попыталась рассказать о людях, чьи имена прославляли Метрострой на спортивных полях, лыжне, легкоатлетических и водных дорожках, о тех, кому покорялись горные вершины...

Команды молодости нашей

В военном 1943 году по призыву комсомола на Метрострой пришли сотни молодых людей, чтобы сооружать прекрасные подземные дворцы. В их числе была и я. Меня направили работать на шахту № 69, на строительство подземного перехода, соединяющего «Площадь Революции» и «Площадь Свердлова». Возглавляла участок легендарная метростроевка Татьяна Викторовна Федорова. Работать на первых порах было нелегко, но я сравнительно быстро акклиматизировалась, привыкла, подружилась с ребятами, стала заниматься общественными делами, спортом. Метрострой для меня стал вторым родным домом.

В 1943 году спортсменов Метростроя объединяло общество «Стрела», чем мы гордились и старались везде и всюду быть первыми. Чтобы успешно выступать на соревнованиях, усиленно тренировались. Зимние и летние спартакиады, турниры, товарищеские встречи по легкой атлетике, волейболу, баскетболу, художественной и спортивной гимнастике, акробатике... Где мы только не участвовали! Ежегодно 2 мая, когда Москва открывала легкоатлетический сезон, на трассу на Садовом кольце выходила и сборная Метростроя, которая насчитывала тридцать человек — пятнадцать парней и столько же девушек. Капитаном этой команды был прекрасный спортсмен, бегун на короткие дистанции Константин Иванович Крюков (в будущем начальник СМУ-3). А как играли наши команды по хоккею с мячом! Капитаном женской команды была Зоя Глушкова, мужскую возглавлял Валентин Бурцев.

Несмотря на сложнейшие производственные задачи, стоящие перед коллективом, начальник Метростроя Михаил Афанасьевич Самодуров направлял свое внимание и на развитие физической культуры и спорта. Благодаря ему, а также умному, энергичному председателю спортивного общества «Стрела» Михаилу Михайловичу Рамновичу на Метрострое был организован футбольный клуб, в котором играли метростроевцы В. Низяев, Н. Ададуров, Ю. Яку-



Надежда Редичева (слева) с подругами.

Команда лыжников Московского метростроя. 1945 год.

беков, А. Черноусов, В. Меркулов, Н. Чучнин, Е. Соломатин — позднее Евгений Иванович возглавил Всесоюзное добровольное спортивное общество «Локомотив». За честь Метростроя боролась также и юношеская футбольная команда.

В конце сорок пятого — начале сорок шестого годов в системе спортивных обществ произошла реорганизация. Небольшие спортивные общества, в том числе и «Стрела», были переданы более крупным. Метростроевцы объединились с железнодорожниками. Так появился Дорожный совет ВДСО на Метрострое.

Славы наш коллектив не утратил, спортивные успехи меньше не стали, наоборот... На Метрострой все больше и больше приходило молодежи. Возросла массовость. С каждым разом наши спортсмены, с которыми занимались умные, талантливые тренеры, становились сильнее, крепче, увереннее. Повзрослели мастера, зрелость, результативность. А сколько было секций! Конькобежная, борьбы, штанги, бокса, гимнастики, футбола, альпинизма, туризма, велоспорта, шахмат, хоккея с мячом, хоккея с шайбой... Работала еще и детская спортивная школа, где ребята занимались плаванием, футболом, борьбой... Поистине велась грандиозная спортивно-массовая оздоровительная работа.

Метростроевцы всегда гордились своей спортивной базой. В Краснопресненском районе, у зоопарка, находились два прекрасных стадиона — «1 Мая» и «Правда». На пер-



вом проводились тренировочные занятия, на втором — соревнования. Все имеющиеся здесь сооружения содержались в отличном состоянии, но когда началось сооружение станции метро «Краснопресненская», территория, на которой находился стадион «1 Мая», отошла под строительство. Вся работа сконцентрировалась на стадионе «Правда», к тому времени он стал называться «Метрострой». На стадионе были зимний спортивный зал, футбольное поле с

трибунами, две волейбольные и баскетбольные площадки, легкоатлетическая дорожка, сектора для прыжков в длину и высоту. Имелись также теннисные корты, площадки для гольфа, регби. В плавательном (25-метровом) бассейне с вышками (3 и 10 метров) проводились соревнования по плаванию и прыжкам в воду среди спортсменов Москвы и других высококвалифицированных пловцов. Метростроевцы же приходили сюда поплавать с целью оздоровле-



Председатель Дорожного совета ДСО «Локомотив» на Метрострое Анатолий Александрович Редичев награждает команду волейболисток. Справа — капитан команды М. Еремеева.

Эстафета «Садовое кольцо». Константин Иванович Крюков (слева) со списком участников. 1945 год.

ния, укрепления организма. Бассейн был оснащен теплыми душевыми комнатами с подогреваемой водой.

Кстати, и для хоккеистов, помимо игровой коробки, был построен специальный домик с теплым гардеробом и раздевалкой. Для тренировок и состязаний заливался высокий класс лед. Ежегодно Москва проводила на нашем стадионе соревнования по конькам на приз знаменитого конькобежца Анатолия Капчинского. В свободное время лед отдавали для массового катания, причем, совершенно бесплатно.

Метростроевский стадион, пользовавшийся хорошей славой в Москве и за ее пределами, привлекал к себе внимание серьезных спортивных коллективов. Здесь тренировались и играли футболисты Военно-Воздушных Сил СССР, а они принадлежали к клубу, которым руководил сын И.В. Сталина — Василий Сталин. Здесь играл всем известный футболист и хоккеист с мировым именем Всеволод Михайлович Бобров и другие звезды отечественного и мирового футбола.

На стадионе имелся медицинский кабинет. Спортсмены находились под наблюдением высококвалифицированных врачей и медицинских сестер. В буфете, помимо холодных закусок и бутербродов, повара готовили для них горячие обеды. Работала даже мастерская по пошиву обуви. Стадион был радиофицирован. Все проводимые мероприятия обязательно комментировал спортивный обозреватель. А на трибунах шумели болельщики...

Для занятий спортом использовали всё, что только можно, любое помещение. Одно время работал спортивный зал при Доме культуры в Лоси. Молодежь, проживающая поблизости в общежитиях, с пользой для себя и своего здоровья проводила здесь вечера и выходные дни. А в Рузу, где находился метростроевский Дом рыбака, строители подземки выезжали, чтобы порыбачить, покататься в большой, полноводной реке Рузе и позагорать, сходить в лес за грибами. Этот дом был рассчитан на сорок три места.

У Богатырского моста в Сокольниках находилась лыжная база Метростроя. Практически каждый выходной здесь собирались метростроевцы. У кого не было своих лыж и ботинок, мог без проблем получить их на базе бесплатно. И сразу — на лыжню, на старт, чтобы принести своей команде победу. Имя Егора Ивановича Батырева, заведующего базой, знакомо многим. У спортсменов этот человек пользовался заслуженным уважением и любовью.

Среди лучших лыжников Метростроя, ставших чемпионами ДСО «Локомотив», чемпионами профсоюзной Москвы и области — В. Лычковская, М. Корнеева, М. Сосин, Ж. Пиняев, мастер спорта СССР М. Галямов...

Не могу не вспомнить оставшийся на всю жизнь в памяти эпизод, когда накануне выборов в Верховный Совет СССР, которые должны были состояться 10 февраля 1946 года, по решению комитета комсомола лыжники Метростроя, в том числе и я, отправились в агитпоход по Калужской области. Перед нами была поставлена задача рассказать людям о значении этих первых послевоенных выборов. Мы шли по заснеженным морозным дорогам от деревни к деревне, а точнее, от землянки — к землянке, все жилые дома были сожжены и разрушены немцами. Ночевали в школах, на партах. Но настроение у всех было бодрое. Люди с радостью встречали нас и нескрываемым интересом слушали. Для этой акции мы специально выпустили боевые листки и газеты. Когда вернулись в Москву, всем участникам агитпробега была объявлена

Окончание на стр. 4

Обретение скорости

Окончание, начало на стр. 1

Анатолий Степанов. Мы сохранили принятую еще в Бутове схему, когда каждая утренняя смена начинается с профилактики на щите, занимаемся также наращиванием коммуникаций, заготовкой материалов. Механики и машинисты проверяют наличие пены, литола. Главная задача – подготовить «Ловат» к тому, чтобы вечером и ночью работать по возможности в непрерывном режиме.

– Как, кстати, жители соседних домов реагируют на стройку под их окнами?

– Спокойно, хотя в их распоряжении метро уже есть. Разве что иногда кто-нибудь из пожилых людей, проходя мимо площадки, буркнет что-нибудь. Но никаких организованных протестных действий нет. А мы стараемся лишнего шума не производить. Я однажды выходил в ночную смену, чтобы организовать соответствующие замеры. Так вот, даже в третьем часу после полуночи на тротуаре, рядом с домами

приборы зафиксировали, что шум от проезжающих мимо автомашин сильнее, чем от наших механизмов. Растворный узел убран с поверхности в монтажную камеру. А когда закроем руддвор сверху, в округе станет ещё спокойнее.

В тот утренний час конвейер выдачи породы вообще на время замер. Мощный погрузчик с широким ковшом как бы скучал в сторонке, открыв вид на отсек для накопления породы, где осталась небольшая горка песка.

Как сказал Тимофеев, из забоя давно уже после суптинка и супеси пошёл сплошной песок – «мельничий, чистенький, серенького цвета». На какой-то момент его цвет менялся на жёлтый, но фракция оставалась прежней. Такая порода вполне подходит для обратной засыпки пазух котлована и перекрытия тоннелей на точке «D». И тоннельщикам, конечно, выгоден этот короткий маршрут.

В готовом тоннеле, довольно-таки заметно идущем под уклон, к основанию Крылатских холмов, сухо, светло, одним словом – комфортно.

Бригадир проходчиков Юрий Алексеевич Чукарев – из тульских шахтёров. Раньше имел дело с угольным комбайном. На Мосметрострое уже 9 лет. С «Ловатом» познакомился в Бутове. Потом был коллектор в Сити. Примерно наполовину его бригада укомплектована такими же шахтёрами из Тульской и Ростовской областей. Они перенимают опыт у кадровых метростроителей, которые еще «Вайсс» застали при строительстве перегона «Кожуховская» – «Дубровка». Один из них – Андрей Валентинович Земцов. Вот что он рассказывал:

– Щитовую проходку я осваивал в процессе совместной работы на

Надежда Романова
работает на подъемном кране с 1988 года.



Бригадир проходчиков Ю.А. Чукарев.

Механик участка Ю.И. Слущкий (слева) и механик-технолог В.И. Хряпов.

Проходчик А.В. Земцов.



«Вайссе» с немецкими специалистами, среди которых были не только инженеры, но и рабочие. И мы так прошли 300 метров. А у «Ловата» своя специфика. Здесь меньше ручного труда, больше механизмов. Значит, и квалификация проходчиков должна быть выше. Многого зависит и от местных условий. Предыдущий тоннель, в Сити, запомнился тяжелой геологией, грязью. А здесь чище. И откатку наши инженеры хорошо продумали. В результате за смену удается продвинуться дальше, чем получалось в том коллекторе, а степень усталости та же.

Машинист щита Сергей Эдуардович Панфилов – выпускник ПТУ-37. Начал строить столичное метро еще в 1985 году, это была станция «Петровско-Разумовская». На современный щит попал только четыре года назад. Для ознакомления с «Ловатом» был откомандирован в Казань, потом уже в Бутове закреплял те первоначальные знания, участвуя в монтаже и эксплуатации щита. Считает «Ловат» нормальной машиной, хотя и не без капризов – техника, мол, есть техника. С недавних пор у него появился помощник или второй машинист – Виталий Арьё. И это дало реальный выигрыш во времени.

На щите предусмотрено три пульта для управления блокукладчиком. Когда машинист монтирует кольцо в одиночку, на это уходит 40–45 минут. А вместе с напарником, он управляется за полчаса.

Один из лучших знатоков «Ловата» механик-технолог Виталий Иванович Хряпов считает сегодняшнее состояние тоннелепроходческого комплекса удовлетворительным, но он же понимает, что здешний мелкозернистый осадочный песок создает для щита определенные трудности:

– Во время подготовки очередного продвижения песок оседает, уплотняется в зоне перед ротором, и следующий цикл дается с трудом. Наш коллектив с такой породой еще не встречался. Чтобы облегчить условия работы ротора, мы принимаем ряд мер, согласован-

ных с руководством Тоннельного отряда. Одна из них – введение в призабойную зону дополнительного количества пены или бентонита. Помогает делу и ускорение процесса монтажа колец обделки.

Виталий Иванович знает, что метров через 50 машину ожидает водонасыщенный песок и, следовательно, потребуются уже какие-то иные приемы. Но ведь малопривычная «сухая» зона снова встретится «Ловату», когда он пойдет по трассе правого перегонного тоннеля. А то время уже не так далеко. При сохранении достигнутой скорости проходки щит в состоянии выйти в демонтажную камеру к Новому году. И следующий его старт под горку, от станции «Крылатское», вполне может состояться в конце марта – начале апреля 2007 года.

Юрий ПЕТРУНИН.

Сбойка с прошлым



Фото П. СЕМЕНОВА

В «Метростроевце» за 4 августа уже сообщалось о том, что проходчики СМУ-5, работающие на шахте № 939, сбились с подплатформенными сооружениями станции «Чистые пруды». Теперь есть возможность показать нашим читателям несколько снимков, сделанных по соседству с той подземной точкой, и сообщить некоторую дополнительную информацию, касающуюся обстоятельств сбойки.

Прежде всего, надо отметить, что те проходчики входят в состав комплексной бригады А.В. Мягкохлеба. Опережающая горизонтальная штольня, которую они прокладыва-

В штольне: проходчики С. Рыжкин, Ю. Начкин, А. Зверев.

В старом ходке: начальник участка № 2 М. Овчинников, главный инженер СМУ-5 В. Ворошнин, зам. главного инженера В. Жердев, механик участка № 2 М. Ефимов.

ли с помощью отбойных молотков, имеет деревянное крепление с использованием металлических рам. Пройдя таким образом 6 метров,



Слесари В. Миронов и А. Куликов.



проходчики уперлись в бетонную стену. Толщина ее оказалась всего лишь 50 см, так как это ещё не торец станции.

Уточняем, что СМУ-5 осуществило сбойку с ходком к артезианской скважине. А тот ходок отделяет от подплатформенных помещений станции «Чистые пруды» обычная металлическая дверь. Так что два подземных пространства, довоенное и новейшее, все-таки соединились. Говорят, что одна из труб, запитываемых от той давней скважины, вела к таинственному зданию на улице Кирова, имевшему во время Великой Отечественной войны непосредственное отношение к Генштабу и Ставке.

Преодолевать железобетонную толщу торцевой стены, возведенной первостроителями столичного метро, проходчики 16-го участка СМУ-5 будут несколько позже. Сначала они вернуться к исходной точке наверху наклонного хода и поведут оттуда, также в сторону действующей станции, пилот-тоннель диаметром 6 м. Его верхняя половина придется уже на уровень платформенного зала «Чистых прудов».

Теперь там, на отгороженной от пассажиров площадке, помимо слесарей-монтажников УММ, готовящих установку для забуривания под сводом среднего зала труб опережающего защитного экрана, появились и слесари СМУ-5, налаживающие вентиляцию этой новой рабочей зоны.

Юрий ПЕТРУНИН.

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

Не застрянешь

Пройти в метро с багажом большого размера станет намного проще. Как сообщили в пресс-службе Московского метрополитена, специальные увеличенные турникеты со стеклянными створками появятся в метро к концу августа. На текущий момент ими оборудовано 94 вестибюля станций столичной подземки. Дополнительной платы за провоз багажа высотой 120 см взиматься не будет. Новинка не только позволит избежать трудностей при проходе пассажиров с багажом, но и расширит пропускную способность турникетных линий в часы пик.

Реконструкция на «Комсомольской»

Еще одно новшество метрополитена: на станции метро «Комсомольская» установят дополнительные кассы. «Комсомольская» – одна из самых загруженных станций, пассажиропоток на которой превышает в сутки 160 тыс. человек. После прибытия поездов на Ярославский и Ленинградский вокзалы у касс метро и турникетов выстраиваются огромные очереди. После реконструкции станция станет гораздо свободнее. Первый этап реконструкции, который уже начался, предусматривает установку не менее 10 дополнительных касс в подземной части вестибюля «Комсомольской»-кольцевой. Таким образом, всего будет работать не менее 23 касс. Во время второго этапа в надземной части установят дополнительные турникеты. По завершении реконструкции через несколько месяцев турникетов будет около 40 вместо 26 существующих. Реконструкция никак не скажется на режиме работы вестибюля.

Спорт, ты – наша жизнь!



Окончание, начало на стр. 2

благодарность от комсорга Управления Метростроя и ДСО «Локомотив» Галины Алексеевой.

Все выше, и выше, и выше...

Метрострой был кузницей кадров по подготовке сильных, мужественных спортсменов, которые боролись и за честь Метростроя, и за честь страны. Ведь это наш воспитанник, пловец Николай Панкин, стал рекордсменом мира, олимпийским чемпионом. Неоднократно женская команда по волейболу становилась победительницей чемпионатов Советского Союза. А мужская, в составе С.

Сеславинского, В. Рыжова, К. Кравчинского, В. Герасимова и других, стала призером на Всемирном фестивале молодежи и студентов.

Среди метростроевцев было немало людей, влюбленных в горы. На штурм вершин в альпинистские лагеря в ущелье Адыл-Су на Кавказе и Туюк-Су на Тянь-Шане ежегодно отправлялись группы отпускников. Метростроевцы принимали участие в экспедициях на непокоренную вершину Безингинской стены Сучанского хребта на Кавказе. Механик С. Пастухов, проходчик А. Шайфутдинов, Л. Елисеев, А. Дейкин, Е. Рябушкина и я, Н. Редичева, покорили высочайшую западную вершину Эльбруса. В па-

Вот он, Кавказ!
Панорама
Ужбы
и Шхельды.
1951 год.

Группа альпинистов-метростроевцев с шахты № 20. Лагерь Адыл-Су. 1951 год.



Снова вмешалась погода

Два игровых дня очередного тура первенства Метростроя по мини-футболу пришлись на стык месяцев. Понедельник был еще июльским, четверг попал на август. Но погода в эти дни стояла примерно одинаковая – к вечеру моросивший дождь усиливался и вносил свои коррективы в действия метростроевских спортсменов

Команде КСУМа понравилась побеждать

Соперниками команды КСУМа в последний день июля стали футболисты СМУ–13. Пытаться переждать вошедший во вкус дождь смысла не было. Практически в назначенное время команды вышли на поле, и судья встречи Асаф Курбанов свистком известил игроков и болельщиков о начале матча. Можно сказать, что почти с первых минут условия игры диктовали коммунальщики, обрушившие шквал атак на ворота команды СМУ–13. Ее нападающие изредка пытались пробиться на чужую половину поля, но все равно не получали возможности завершить точным ударом свои атаки. А прорыв по левому краю форварда коммунальщиков Сергея Рыбакова привел к первому голу. Произошло это на 8-й минуте встречи. Перед свистком на перерыв Александр Хамидов довел счет до 2:0.

Во втором периоде наступательный пыл коммунальщиков отнюдь не остыл. Наоборот, они с еще большей энергией следовали призывам своего капитана Алексея Шутова: «Только вперед!». Снова близок был к успеху Сергей Рыбаков, но сильно пробитый им мокрый мяч вратарь команды СМУ–13 сумел отбить. После этого его товарищи попытались перехватить инициативу. Однако защита коммунальщиков воспротивилась этому. И вообще, после 30-й минуты игра пошла, как говорят, только в одни ворота. Третий безответный мяч забил Рыбаков, а следом и капитан команды КСУМа внёс свою лепту в победный результат. Он же перед концом игры довел счет до 5:0, пробив с близкой дистанции. Команда СМУ–13 уже ничего не могла противопоставить разыгравшимся нападающим КСУМа. И те на последней минуте еще раз пробили их оборону — это Сергей

Один против троих. Игорь Есиков (ТО–6) берет не числом, а умением...



Рыбаков отличился в третий раз. Окончательный результат — 6:0 в пользу коммунальщиков.

Кое-кто испугался дождя

Своих соперников в тот день не дождался футболисты ТО–6 и СМУ–5, а между собой силами они уже померялись. Поэтому игры не состоялись, а таблица первенства пополнилась двумя «техническими» победами более стойких и дисциплинированных спортивных коллективов. Тоннельщики получили три очка из-за неявки команды СМУ–15, игрокам команды СМУ–5 подарили столько же очков главные неудачники этого турнира, новички из СМУ–7. Им так и не удалось выйти из зоны поражений, но всё же в трех матчах они ушли от проигрышей «в сухую», забив восемь мячей более сильным командам.

Тоннельщики в ударе

3 августа состоялся один из самых напряженных матчей текущего чемпионата — встретились команды ТО–6 и СМУ–9, входящие в группу лидеров. И тоннельщики, и механизаторы, не сговариваясь, выбрали комбинационную манеру игры. А свои игровые схемы пытались реализовать на высоких скоростях. Оба коллектива явно нацеливались

на победный результат. Первыми шаг к нему сделали тоннельщики. Их испытанный форвард Дмитрий Шакиров открыл счет на 5-й минуте. Пропущенный достаточно быстро мяч несколько, однако, не смутил футболистов СМУ–9. Они не перестали закручивать хитрые атакующие комбинации и, по моим подсчетам, создали у ворот соперников больше опасных ситуаций, чем тоннельщики у них. Однако, нападению механизаторов в тот вечер явно не везло с завершающими ударами. А их вратарь, как выяснилось, был не в лучшей своей форме, и он пропустил еще один мяч всё от того же Дмитрия Шакирова. 2:0 — при таком счете закончился первый тайм.

А после перерыва команда механизаторов попыталась доказать, что не всё ещё в этом матче решено. На 25-й минуте форвард СМУ–9 Сергей Ершов откинул один мяч. И еще более половины тайма шла упорная борьба приблизительно равных по силам команд. Механизаторы хотели, как минимум, добиться ничьей. Яростно атаковали и упорно защищались. Лишь на 38-й минуте все-таки определился перевес тоннельщиков. Их нападающий Алексей Андреев довел до логического конца остроумную многоходовку. И уже перед финальным свистком вратарь СМУ–9 не удержал скользкий мяч, посланный в его ворота Игорем Есиковым. Очередная уверенная победа тоннельщиков — 4:1.

Настроение много значит

В матче команд Управления и КСУМа настроением, с каким футболисты вышли на поле стадиона «Красная стрела». Управленцы, победившие на прошлой неделе своих соперников из СМУ–15, сохранили мажорный настрой. Им очень хотелось продолжить выступать в том же духе и прийти к финишу чемпионата с более весомым грузом очков, чем бывало раньше. А коммунальщики за три дня растеряли свои боевые качества. В их глазах почему-то уже не светился тот задор, с которым они уверенно обыграли команду СМУ–13...

Управленцы так построили игру, чтобы уже в первом тайме предопределить благоприятный для себя исход. Особенно много старания приложил к этому их нападающий Дмитрий Леонов. Активно действовал на левом фланге, он постоянно создавал угрозы для ворот коммунальщиков. На 12-й минуте ему удалось вывести Рустама Джаббарова на такую позицию, с которой промахнуться было невозможно. Так управленцы повели в счете — 1:0. Он продержался до перерыва.

В самом начале второго тайма коммунальщики все же спохватились. Их капитан Алексей Шутов, наверняка пылавший во время короткого перерыва

мяти — каждое мгновение. Вот мы у подножия Эльбруса. Название этого места — Седловина. Перед нами хижина, а в ней, на случай непогоды, теплые полушубки, валенки, сухой спирт и кое-какая еда — сгущенное молоко, мясные консервы. Участники экспедиции разделились на две группы: одна ушла на восточную вершину, метростроевцы — на западную. Восхождение было трудным. Но все-таки мы преодолели этот путь и, отыскав альпинистский тур, поместили в него памятную записку, со своими именами и фамилиями, числом, месяцем, годом, указанием времени и даже погоды. Установили бюст Сергея Миновича Кирова. Этот свой успех мы посвятили юбилею Московского метростроя, которому исполнилось тогда двадцать лет.

...Шло время. Метростроевская спортивная организация приобрела новое название — Районный совет ДСО «Локомотив» на Метрострое. Изменился курс: больше внимания стало уделяться работе с низовыми коллективами физкультуры, с проживающей в общежитиях молодежью. Спортивные команды наших организаций участвовали в летних и зимних спартакиадах. Лучшие отмечались кубками, приза-

ми, дипломами. Ежегодно, 1 Мая и 7 ноября, наши физкультурники участвовали в параде на Красной площади. Большинство спортсменов имели значки ГТО. Спортивная жизнь кипела, бурлила... В числе самых сильных в семидесятые годы были команды Главтоннельметростроя, Черкизовского завода ЖБК, СМУ–9, Метрогипротранса, где председателями были Н. Страхов, В. Бабкин, Ю. Вавилов, Ф. Гусев... А самыми большими болельщиками — начальник СМУ–4 Николай Павлович Гостеев, начальник КСУМа Никодим Георгиевич Соколов, председатель профкома СМУ–9 Мария Тимофеевна Богданова, заведующая отделом дорпрофсожа Валентина Васильевна Шульгина и многие другие.

В период перестройки физкультурно-массовая работа отошла на задний план, а кое-где исчезла и совсем. Но жизнь без физкультуры невозможна. Эту истину знают все спортсмены. И вот — результат. Снова на футбольных полях и волейбольных площадках борются за звание сильнейших метростроевские коллективы. Снова наши спортсмены выходят на лыжню. А нам, ветеранам спорта, видеть это отрадно и радостно. Хочется от души пожелать молодому поколению метростроителей умножать те традиции, которые были заложены предшественниками, славить Метрострой своими трудовыми и спортивными достижениями.

Надежда РЕДИЧЕВА,
ветеран Метростроя.

ФУТБОЛ

взбодрить своих товарищей, личным примером попробовал переломить ход игры. Ему удалось восстановить равновесие — 1:1. И минут десять на поле шла обоюдоострая борьба, не приносявшая успеха ни одной из сторон. А потом всё же сказался фактор настроения. Благодаря своей изначальной нацеленности на победу управленцы нашли силы, чтобы заиграть быстрее, а коммунальщики не смогли на это достойно отреагировать. На 35-й минуте Дмитрий Леонов первым успел к передаче, сделанной вдоль ворот КСУМа. И очень быстро после этого Алексей Корзун провел третий мяч. В оставшееся время коммунальщики реально могли претендовать, да и то с малыми шансами, лишь на ничью. Но самоуверенность в дриблинге, излишние перепасовки оказали им медвежью услугу. Вместо сокращения разрыва в счете они получили его увеличение. Вездесущий центрфорвард управленцев Дмитрий Леонов забил победный мяч. И судья встречи Сергей Панюшкин зафиксировал окончательный результат — 4:1 в пользу команды Управления.

«Сухая» победа под дождем

Третий матч, состоявшийся в четверг, начался в 21.40, когда футболистам помимо дождя мешало и недостаточное освещение. Может быть поэтому первый тайм встречи команд СМУ–9 и СМУ–15 проходил вяло и закончился без взятия ворот. Но после перерыва механизаторы, похоже, все-таки приновились к непростым условиям игры. Они не стали тратить силы на хитроумные комбинации и просто стали чаще бить по воротам СМУ–15. И на 27-й минуте их форвард Александр Мосягин сильным ударом с большой дистанции открыл счет. Он же его удвоил, а усилия команды СМУ–15 хоть что-то этому противопоставить оказались безуспешными. Так и закончился этот трудный матч со счетом 2:0 в пользу команды СМУ–9, сохраняющей шансы попасть в число призеров.

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 № 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 8.08.2006 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 777