

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

### НОВОСТИ

#### ПУТЕЙЦЫ ПРИШЛИ В КРЫЛАТСКОЕ

Путейский участок ТО-6, которым руководит Николай Селезнев, приступил к укладке пути сразу в двух местах левого перегона Строгинской линии – рядом со станцией «Крылатское», в полутораклометровом тоннеле, проложенном с помощью «Ловата», и перед точкой «D», в отрезке левого тоннеля, сооруженного в котловане открытым способом. Помимо самих путейцев к работе подключены участки Ивана Ретюнского и Николая Давыденко.

#### МОНТИРУЮТСЯ КОРОБА ДЛЯ ДЫМОУДАЛЕНИЯ

В левом Серебряноборском тоннеле субподрядная организация Интертрансстрой продолжает монтировать под его сводом короба для дымоудаления, которые сама же изготавливает. К настоящему времени суммарная их длина в тоннеле составляет порядка 1300 метров. Они пока смонтированы с разрывами на месте сбоек, но через пару недель сплошная линия коробов протянется от точки «С» до середины большого тоннеля.

Короба для правого тоннеля при неизменной ширине около 6 м займут меньше места по высоте (примерно на 100 мм), что даёт возможность усилить дорожное покрытие.

#### НА ПОЛПУТИ К ТРОИЦЕ-ЛЫКОВУ

Тоннелепроходческий комплекс «Херренкнехт» диаметром 6 метров, прокладываемый левый перегонный тоннель от точки «С» к будущей станции «Строгино», в настоящее время идёт под прозоной в окрестностях Троице-Лыкова.

К 30 января участок Владимира Артёмова смонтировал там 371-е кольцо обделки, что при ширине колец в 120 см составило около 445 метров тоннеля. За три последних дня предыдущей недели тоннель удлинился на 43 кольца, в том числе 27 января было смонтировано 15 колец, и в результате проходчики даже сумели на трое суток опередить график, разработанный под руководством главного инженера ООО «Тоннель-2001» Ю.П. Алексеева на основе циклограммы.

#### СВЕТЛЕЕТ СТАНЦИЯ «ТРУБНАЯ»



Благодаря усилиям отделочников участка Николая Рекутина из УСР пусковая станция с каждым днём становится светлее и светлее. Над платформой уже более половины чугунных тубингов свода закрыто стеклопластиковым зонтом. Монтируется он и в боковых тоннелях. А обе путевые стены облицовываются в основном светлым мрамором.

## На полное сечение

В настоящее время основным рабочим инструментом строителей, сооружающих пересадку с «Трубно́й» на «Цветной бульвар», является отбойный молоток. А противостоит им преимущественно известняк, достигающий в отдельных пластах седьмой категории крепости. Сложность решаемой проходчиками задачи становится особенно наглядной, когда сопоставляешь небольшие, в общем-то, пики молотков с внушительными размерами упорно продвигаемых вперёд забоев. На полное сечение ведет проходку наклонного хода пересадки участок Игоря Бойкова из СМУ-8 и также сразу по всей высоте раскрывает проходной коридор между действующими тоннелями Серпуховско-Тимирязевской линии участок Александра Алании из СМУ-10.

Там же, на пересадочном узле, давно задействован и участок Элдара Парцвани из СМУ-10. Закончив работу по всему огромному объёму машинного зала, он в середине января приступил в дальнем его конце к раскрытию ходков для пассажиров. Они пройдут над тоннелем, по которому на станцию «Цветной бульвар» прибывают поезда от «Чеховской».

Сначала проходчики занялись левым ходком. Врезались в известняк на столько, чтобы можно было установить после небольшого поворота влево первые две рамы для крепления. Теперь там надо конструктивно завершить примыкание ходка к машинному залу, и арматурные каркасы ждут бетона. Тем временем началась проходка правого ходка.

Утром 25 января бригада Игоря Зерагии занималась в нём наращиванием настила, чтобы замкнуть очередную раму. Бригадир объяснил мне, откуда на лбу забоя взялись аккуратные круглые углубления диаметром около 20 см. Оказываются, их оставляет прибор Шульца, помогающий здесь справляться с известняком, как это было на

строительстве второго выхода «Маяковской».

– Мы нарастили его штангу и за один раз бурим на расстояние 80 сантиметров, – поделился опытом Зерагия. – Шпурсы намечаем через каждые полметра. За смену удаётся сделать до десятка. Потом уже в промежутках между ними порода легче поддаётся молоткам.

У Зерагии подземный стаж почти 16 лет. На строительстве тбилисского метро он успел поработать не так много, а основной опыт приобрёл уже в московских недрах. Мечтает когда-нибудь испытать себя на современной проходке. В его бригаде наряду с опытными горняками есть и молодежь. Один из новичков, Яков Чирук, рассказал, что его отец – тульский шахтёр, а сам он после армии (служил в Чечне) направился в Москву, чтобы строить метро. С молотком и вообще с нагрузками вполне освоился, К концу смены особой усталости не чувствует, хотя сам признался, что утром на работу его «когда тянет, а когда и не очень». Самым сложным делом считает, естественно, монтаж колец обделки. С этой точки зрения переключение на ходки воспринимает почти как передышку.



Фото А. ПОГОВА

Наклонный ход для пересадки на «Трубно́й».

Проходчики из бригады Николая Егорова: О.В. Тарасенко, В.П. Холод, А.А. Борзанов и А.А. Сергеев.

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

более 10 месяцев назад осуществил последнюю сбойку со СМУ-15 в левом перегонном тоннеле. А теперь бригаде Егорова довелось разрабатывать породу под 26-е полное кольцо обделки, последнее для этого наклонного хода. Так что финиш совсем близко.

Николай Егорович рассказал, что при благоприятных геологических условиях продвигаться на одно кольцо наклона удавалось за три-четыре дня. В иных случаях на это уходила неделя. Иногда притормозивала проходку нехватка порожняка. А что касается проходчиков, то их квалификация вполне соответствует требованиям. Тон в его бригаде задают такие опытные метростроители, как Владимир Холод, Александр Борзанов, который участвовал в сооружении «Чеховской», вступившей в строй двадцать лет назад.

Непростую дорогу к забою участка Александра Алании показывал его заместитель Нугзар Бакурадзе. Преодолев отдельный высокий фурнель, мы попали в весьма протяжённую уже выработку, вписывающуюся в межтоннельное пространство Серпуховско-Тимирязевской линии. За спиной у нас была оставленная пока нетронутой торцевая стена среднего зала станции «Цветной бульвар». Впереди – ступенчатый подходный коридор, доведённый до 21-го кольца. Значит, половину пути в этом направлении проходчики одолели.

Бакурадзе показал несколько первых фигурных тубингов, вошедших в обделку коридора в том месте, где от него влево отойдёт пер-

ретал уже в московских недрах. Мечтает когда-нибудь испытать себя на современной проходке. В его бригаде наряду с опытными горняками есть и молодежь. Один из новичков, Яков Чирук, рассказал, что его отец – тульский шахтёр, а сам он после армии (служил в Чечне) направился в Москву, чтобы строить метро. С молотком и вообще с нагрузками вполне освоился, К концу смены особой усталости не чувствует, хотя сам признался, что утром на работу его «когда тянет, а когда и не очень». Самым сложным делом считает, естественно, монтаж колец обделки. С этой точки зрения переключение на ходки воспринимает почти как передышку.

По тому же тесному фурнелю, что и бригады СМУ-10, поднимаются в машинный зал проходчики участка Игоря Бойкова. Но им для того, чтобы попасть на рабочее место, приходится ещё опускаться к забою, прошагав по десятку коротких площадок, устроенных под сводом наклонного хода.

25 января в самом низу наклона и сразу на нескольких уступах трудилась бригада Николая Егорова, сбрасывая себе под ноги, к заваленному устью опережающей наклонной штольни, отбитые куски породы. Именно этот коллектив



За несколько минут до начала вечера: Фаина Ивановна Данилова, Мария Тимофеевна Богданова и Мария Семеновна Румянцева.

В конференц-зале  
Управления Метростроя.

## Радость встречи

Традиционная новогодняя встреча ветеранов войны и труда проходила на этот раз 17 января в Управлении Метростроя на Цветном бульваре. Время сбора — 16 часов. Но... Как и когда-то на смену в заботу бывшие проходчики и изолировщики, сменные инженеры и руководители участков пришли задолго до начала. Так что конференц-зал на третьем этаже здания стал свидетелем радостных приветствий и крепких рукопожатий. Председатель совета ветеранов КСУМа Мария Семеновна Румянцева представила свою спутницу Фаину Ивановну Данилову, проработавшую сорок лет воспитателем детского сада № 56. На метростроевском вечере Фаина Ивановна впервые. И это приглашение для нее — действительно неожиданный новогодний подарок. Но уж такая у Марии Семеновны тактика: каждый раз приглашать все новых и новых людей. Из 108-ми ветеранов КСУМа на общеметростроевских вечерах побывали пятнадцать. Привезла бы с удовольствием и других, но когда людям по 85–90 лет, они, к сожалению, уже не в состоянии преодолевать дальний путь, тем более что часть ветеранов проживает в Калужской области. Однако, по словам Фаины Ивановны, заботой и вниманием председателя совета ветеранов не обделен ни один человек. Мария Семеновна постоянно на связи — то поздравляет с юбилеем или днем рождения, то посылает своим попутным открытием к празднику, то навещает, когда болеют. Беспокойный

характер и доброе сердце! Вот такая она, Мария Семеновна Румянцева!

Группа ветеранов Тоннельного отряда № 6 пришла во главе с Иваном Власовичем Павловым, избранным недавно председателем совета ветеранов коллектива. Кстати, он и кавалер ордена «Знак Почета» Александр Архипович Новожилов на вечере — новички. И потому особенно приятно им было окунуться в атмосферу встреч и всеобщей радости. Оба — пятидесятники. Как пришли после армии, так и трудились до ухода на заслуженный отдых. В перечне их строек и станций метро, и тоннели, и закрытые объекты... А еще этих двух ветеранов объединяет военное детство, непосильная для тринадцати—четырнадцатилетних подростков работа на колхозных полях, и самая дорогая сердцу награда — медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

Под марш «Прощание славянки» ветераны-метростроевцы входили и рассаживались за праздничными столами в кафе на 6-м этаже. Живая музыка! Для них, героев войны и труда, играл в этот прекрасный вечер вокально-инструментальный ансамбль «Русский хит» в составе музыкантов, работавших в свое время в оркестрах Эдди Рознера, Олега Лундстрема... Художественный руководитель — лауреат джазовых фестивалей в Париже, Варшаве и Москве Евгений Баранов.

Открыл новогодний вечер заместитель генерального директора ОАО «Мосметрострой» Игорь Иванович Бу-

чинский. От имени руководства он сердечно поздравил всех с наступившим 2007 годом:

— Уходящий год был успешным для Метростроя, и грядущий обещает быть таким же. Работы много, но именно это и радует. Есть работа, и, значит, есть возможность видаться, встречаться, вместе отмечать за праздничным столом наши традиционные даты. Всем — здоровья, счастья, благополучия!

К этим пожеланиям присоединился председатель Теркома профсоюза работников Мосметростроя Александр Николаевич Родионов. К сожалению, впервые за все годы не было на встрече Валентины Васильевны Шульгиной, председателя совета ветеранов Метростроя. Но она позвонила прямо из больницы палаты, чтобы поздравить и пожелать метростроевцам всего самого наилучшего. Ответом стал тост за ее здоровье.

Много прозвучало тостов в этот вечер. И за здоровье, и за счастье, и за женщин, и за любовь... И за память! За тех, кто создал Московский метрострой, кто стоял у его истоков. За тех, кто защищал Родину в Великую Отечественную войну.

Игорь Иванович Бучинский, возвращаясь к дням празднования 75-летнего юбилея Метростроя, проходившего в октябре прошлого года, рассказал собравшимся о том, как почтили память знаменитых метростроевцев. Корзины и букеты цветов возложили к барельефам Героев Социалистического Труда Василия Дементьевича Полежаева и Татьяны Викторовны Федоровой на станциях «Полежаевская» и «Красносельская». Посетили могилы первых начальников Метростроя — Павла Павловича Ротерта, Михаила Афанасьевича Самодурова, летчика-истребителя, дважды Героя Советского Союза Алексея Константиновича Рязанова, Героев Советского Союза — летчика-истребителя Ивана Алексеевича Вишнякова и Константина Яковлевича Самсонова, командира батальона, бойцы которого водрузили Знамя Победы над рейхстагом.

— Это известные всем нам люди, — сказал Игорь Иванович. — Но, поклоняясь им, мы отдали дань памяти всем метростроевцам, которые славно трудились для создания нашего прекрасного метрополитена, всем, кто отдал свои жизни за Родину. А таких на Метрострое — тысячи и тысячи.

*Жизнь, ты помнишь солдат,  
Что погибли, тебя защищая?  
Так ликуй и веришь  
В трубных звуках весеннего гимна.  
Я люблю тебя, жизнь,  
И надеюсь, что это взаимно!*

С заместителем генерального директора Игорем Ивановичем Бучинским (в центре) сфотографировались на память Василий Анисимович Шевченко, Иван Дмитриевич Гагарин, Равиль Мифтянович Нугаев, Михаил Сергеевич Страхов, в конце декабря отметивший свое восьмидесятилетие, Евгений Владимирович Кашеваров, Алексей Дмитриевич Лизунов.



За праздничным столом Сергей Стефанович Моисеенков, Георгий Яковлевич Хаустов, Никита Павлович Мироненко, за плечами которого пятьдесят шесть метростроевских лет.



Фото А. ПОПОВА



Ветераны ТО-6 Феликс Авнерович Ачильдиев, Иван Власович Павлов, Михаил Дмитриевич Дрожжин, Александр Архипович Новожилов.

Не стариться! Никогда! Это еще и еще раз своим задором, блеском глаз, безудержным молодецким весельем подтвердили участники новогоднего вечера.

Романс «Я встретил вас» прозвучал в исполнении Владимира Антоновича Сахарова. А песенку про зиму в избушке и соленые снежки в кадушке спела ветеран СМУ-5 Лидия Сергеевна Ершова. Были известные хиты про ланьши и про конфетки-бараночки, неизвестный романс про золотое лето в исполнении председателя совета ветеранов СМУ-11 Валентины Ивановны Улитинной. И, конечно же, музыканты не могли не включить в свой репертуар «Песню старого извозчика», которая напомнила Игорю Ивановичу Бучинскому далекие семидесятые, встречи работников искусств и метростроителей, организатором которых он был, и слова композитора Никиты Богословского на одном из таких концертов: «Горжусь, что первую песню о метро в СССР написал именно я».

*Ну и как же это только получается,  
Всё-то в жизни перепуталось хитро:  
Чтоб запрячь тебя, я утром отправляюся  
От Сокольников до Парка на метро.*

Однако, как солист, Игорь Иванович выбрал и исполнил дуэтом с Александром

ром Ивановичем Спириным совсем другую песню — «По Дону гуляет казак молодой...»

Были в этот вечер и стихи. О любви... Их читал ветеран Тоннельного отряда № 6, метростроевский поэт Феликс Авнерович Ачильдиев.

Кавалер ордена Ленина, бывший бригадир проходчиков СМУ-5 Равиль Мифтянович Нугаев поднял бокал за Метрострой и его процветание:

— Хочу вспомнить прошлое. В девяностые годы метро не финансировалось. Но жизнь показала, что город без него, все равно что без воздуха, Москва без подземки задохнется. Только на первый период необходимо построить 100 километров новых линий. Отрадно, что сейчас взгляды

руководителей города и страны снова обращены к Метрострою. Я счастлив, что после длительного простоя продолжает сооружаться наша станция «Сретенский бульвар», где сегодня кипит круглосуточная работа, где все настроены на пуск. Будущее — за Метростроем и за метро!

Уверен в этом и кавалер ордена Ленина, ветеран СМУ-5 Алексей Дмитриевич Лизунов, который трудился под землей рука об руку с Нугаевым, отдав коллективу пятьдесят два года. Он поблагодарил за приглашение на вечер, который подарил ему и его товарищам настоящую радость встречи. За внимание к ветеранам, за поддержку, за заботу о них слова признания руководителям Метростроя выразили Нариман Александрович Простов, Арон Петрович Рознатовский, Сергей Кузьмич Илюхин...

«Трудно высказать и не высказать, всё, что на сердце у меня... Слова этой известной песни, произнесенные за праздничным столом Иваном Власовичем Павловым, можно считать заключительным аккордом. Они как нельзя лучше отразили чувства и настроение наших ветеранов. А ветераны были в эти минуты счастливы!

Нина СОЛОВЬЕВА.

# Свет доброй памяти

За долгие годы работы на Метрострое мне приходилось встречаться со многими замечательными людьми, разными и по возрасту, и по интеллекту, и по занимаемому положению. Интересен, если приглядеться, каждый человек, но при этом есть люди особой судьбы. Один из них — Николай Алексеевич Феноменов.

## Алексей

Строилась станция «Каширская». Начав её с первого колышка в 1967 году, через полгода стал здесь начальником участка. Мой первый механик участка Николай Алексеевич Феноменов. Ему где-то чуть за пятьдесят, и мне он казался стариком. Когда тебе 26 — нередкое заблуждение.

Алексей — спокойный, скромный, даже мягкий, человек. Но при этом мало сказать, что авторитет его непререкаем — его все любили (не боюсь этого непроизводственного слова).

У Феноменова не было кистей рук. Кажется невероятным, невозможным для механика, но, тем не менее, он им был — и каким! Оплывавшая на проиденное, понимаю, что он, пожалуй, самый лучший из всех моих последующих механиков.

До войны Николай работал на шахте дежурным слесарем. Крепкий, коренастый парень был чемпионом Метростроя по акробатике. В ту пору спорт, занятия в аэроклубе, участие в самодеятельности при ДК Метростроя — исключительно популярны.

Когда началась война, Феноменов добровольцем (метростроевцы имели бронь) ушел на фронт. Воевал сапером. Однажды, это было в районе Наро-Фоминска, после выполнения задания он с другом возвращался в часть. Ползли по-пластунски в маскировочных халатах. Вдруг напарник Николая перестал двигаться, его сразила пуля снайпера. Пополз назад, на выручку товарищу, и в этот момент перед ним взорвалась мина. Искромсало лицо, ослепило, оторвало обе кисти. Когда очнулся, истекая кровью, ничего не видя, он каким-то чудом дополз до своих. Потом — долгие годы лечения в госпиталях. Удалось восстановить один глаз. Хирурги сумели, разделив кости рук, сделать из них по две фаланги — ими уже можно было держать ложку. Лицо осталось испещренным синими пороховыми оспинами. Полный инвалид, освобожденный законом от работы, с пенсией на всю оставшуюся жизнь. От безнадёжности и безделья записал...



Н.А. Феноменов (слева), А.Д. Винокуров, К.П. Слонов, Т.В. Федорова, Н.С. Колеснев на пуске первой очереди Люблинской линии. 28 декабря 1995 года.

Помню, как-то в 60-е годы в ресторане Ярославского вокзала отмечали премию. К столу на тележке, отталкиваясь колесками, подкатил безногий инвалид. Его здесь все знали — «Сашка-летчик». Война закончилась не так давно, и выгонять тогда таких людей не было и в мыслях. Жестко и требовательно он обратился к самому старшему из нас, очевидно, своему ровеснику: «Дай три рубля!» — «На что тебе?» Суровое лицо неожиданно расплывается в беззубой безвольной улыбке: «На водку». Спустя год мы снова там же. «А где же летчик?» — «Замерз». Такая судьба могла бы быть и у Феноменова. Но у него достало характера выбраться из засасывающего болота алкоголя.

В поисках выхода Николай пришел на Метрострой, к Федоровой. Вот как она рассказывает об этой встрече в своей книге «Наверху Москва»:

«Шел уже 1948 год. Я — начальник участка. Строим станцию «Калужская». Только что поднялась из-под земли — звонок:

— Татьяна Викторовна, к вам хочет прийти бывший метростроевец Феноменов — пропустить?

— Конечно, поскорее пропустите.

Коля Феноменов, друг комсомольской юности, вместе работали на шахтах, вместе прыгали с парашютами. Как была в спецовке, вышла встретить. Идет по двору кряжистый человек. Подбегаю.

— Здравствуй, Коля! — протягиваю руки.

— Здравствуй, Таня, — говорит он и в свою очередь протягивает мне то, что оставила ему страшная война вместо рук.



...Обо всем поведал мне старый мой друг в тот памятный вечер и сказал, что не мыслит своей дальнейшей жизни без Метростроя. Пусть он инвалид первой группы, пусть без рук, но он хочет снова работать в своем коллективе. «А как же иначе, Коля, милый, только с нами, только вместе». Он остался с нами».

Феноменова определили в мехцех, предполагая символическое пребывание как шефство над инвалидом-фронтовиком. Но Николай не того склада, чтобы «пребывать». Сначала научился зажимать в тисках отбойный молоток, потом взялся и освоил напильник и вскоре стал полноценным пневматиком. Дальше больше — поступил на вечернее отделение метростроевского техникума, на механический факультет. А ведь здесь профилирующий предмет черчение. Невероятно, но он освоил и его! Диплом получил с отличием.

Снова СМУ, теперь Феноменов уже механик участка. Никаких скидок себе не делает, работает с другими на равных, и другие уже, кажется, забыли и не замечают того, что здоровому человеку дается просто, ему — усилием воли.

И мне, молодому начальнику участка, работать с таким механиком тоже представлялось совершенно естественным, ничего необычного в этом не видел. Сейчас стыдно за себя, за невнимательность и жестокость, когда спрашивал с него, как со всех. Мало того, с присущим молодости максимализмом требовал и требовал, не щадя ни себя, ни других. Требовал и с Феноменова.

Только сейчас понимаю, что полу-

чил я в пору той горячки от Алексеича, человека, годившегося мне в отцы. Это была бесценная помощь ненавязчивым советом, опытом, душевной добротой.

В хозяйстве Феноменова находилось два крана — козловой и башенный. По положению механик участка должен их ежедневно лично проверить. Стояла холодная зима, я зашел в комнату Николая Алексеевича, где его многочисленные рабочие журналы (их нужно вести каждый день), на полках добротное хозяйство настоящего механика. Алексей только что проверил краны, и я вижу, он перебинтовывает замерзшие культи рук, сквозь бинты проступила свежая кровь. Представил, как он своими двухпальными руками перебирает мерзлые стальные прутья вертикальной почти 20-метровой лестницы, поднимаясь вверх. И так каждый день. Слезы навернулись на глаза — «Как же это так получилось? Что же мы творим?»

Как бы по-доброму ни сработался я с Алексеевичем, какой бы ни был он мне надежной поддержкой, я к руководству — прошу перевести его на более щадящую работу. Было обещано «подумать». Пока «думалось», случилась беда. Феноменов получил на работе тяжелую травму, он в больнице.

В беде познаются люди. Она всколыхнула СМУ, с глаз будто спала пелена. Поняли, какой среди нас необыкновенный человек — мужественный, скромный, честный, душевный, с упорным характером... Хватит ли слов, чтобы рассказать о нем?

Пришлось составить график посещений Алексеича в больнице (не всем

желающим выпал жребий побывать у него). Там, у больничной койки, я познакомился с женой Феноменова, она была неотлучно при нем: мягкая добрая улыбка, чуткость, преданность дорогому человеку. Их сын после школы тоже у отца, будто по расписанию. Подумалось: «Судьба, быть может, в искупление жестокости, принесла ему семейное счастье. Такое не часто бывает».

Феноменов выздоровел, вернулся на работу, но уже не механиком участка, а «на более щадящую работу» — начальником мехцеха.

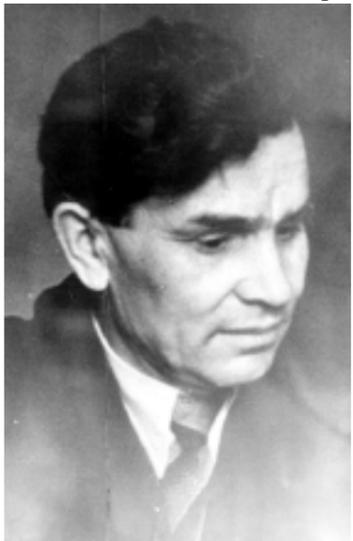
Помню, когда мой сын учился в школе, я попросил Алексеича встретиться с ребятами его класса. Надо было видеть, какими глазами смотрели на него школьники, слышать их наивные, но неожиданно мудрые вопросы. А какие слезы светились в глазах пожилой учительницы! На прощание она мне тихо: «Я хочу, чтобы мои ребята походили на него». Громко такие слова от души — не говорят.

За трудовой подвиг жизни в 1970 году Николаю Алексеевичу Феноменову было присвоено звание Героя Социалистического Труда. О нем появились книги.

Люди не вечны, покинул этот мир и Алексей. Из-за потрясений 90-х годов, когда мы быстро принялись откровенничать от недавних идеалов, стали вымываться понятия ценностей, гордости за свое прошлое, за своих героев. Но можно ли с этим мириться?

Я благодарен судьбе, что она подарила мне встречу с удивительным человеком. Свет доброй памяти о нем — золото моей жизни.

## Начальник Метростроя



С Василием Дементьевичем Полежаевым мне приходилось встречаться во время его обходов объектов. Я только что стал начальником участка. Полежаев — за шестьдесят. Опыт огромен, начинал проходчиком, работал бригадиром на первой очереди. Помнится статья о нем в «Метростроевце», напечатанная лет 35–40



Мемориальная доска на станции «Полежаевская».

назад, где говорилось, что после получения высшего образования он на каждой должности, так получалось, работал по четыре года: начальником смены, начальником участка, главным инженером, начальником СМУ — полные университеты.

Невысокий, коренастый, чуть с проседью брови, колючий взгляд. Первое впечатление — угрюмый, замкнутый человек. Но когда он начинал говорить, «первое впечатление» испарялось моментально: хлесткая живая речь без

Бригадир проходчиков Василий Полежаев. 1930-е годы.



литературных изысков, каждое слово ярко и как бы припечатывает, в глазах при этом, где-то глубоко, искорки юмора. Не дай бог попасть в поле его критики.

Мне пришлось быть свидетелем, как краснел начальник СМУ, когда Полежаев, обнаружив на его объекте последствия смещения сверх допуска оси нового тоннеля, высказался по этому поводу. Вспору застрелиться.

Но не всегда слово Полежаева обжигало, было и иначе. Не всё гладко

на моем участке на КРД (Калужско-Рижский диаметр). Полежаев на обходе слушает мои объяснения молча, глядя на молодого начальника участка, и неожиданно для меня, будто отвечая на свои мысли, роняет: «Давай, у тебя получится». Такие слова дорого стоят.

Вот еще один эпизод. Строится Замоскворецкая линия. Гидрогеология благоприятная — грунтовой воды нет. Появилась «инженерная» идея: тоннели открытого способа работ (включая

и станции) выполнять без изоляции. Логика как будто была, но логика только книжного интеллекта.

Как-то получилось, что во время обхода именно по моему участку затронули этот вопрос. Полежаев однозначно и категорично проехался по «академикам», не знаящим по жизни тоннелей, не стесняясь в выражениях, отменил «рационализацию» и запретил впредь при нем когда-либо снова поднимать этот вопрос.

При нем этого вопроса не поднимали, и такая позиция относительно изоляции держалась десятки лет. Но со сменой поколений старая идея родилась снова, но тогда уже, к несчастью, не нашлось Полежаева. Долговечными такие тоннели не назовешь.

Полежаев «сгорел» неожиданно и разом. Еще вот-вот он проходил по моему участку, а через месяц — некролог.

На станции метро, названной в честь него, памятная бронзовая доска: ...бригадир проходчиков, начальнику Метростроя, Герою Социалистического Труда...

О многих достойных и недостойных изданы тома, но эти скупые слова о Полежаеве перевешивают пуды пустой книжной породы.

Сергей ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ.



## Афганистан в нашей жизни

Приближается 17 февраля. В этот день бывшие воины-интернационалисты снова соберутся вместе, чтобы отметить 18-ю годовщину вывода Советских войск из Афганистана. Это — радостная дата, это праздник для тех, кто возвратился живым, для матерей, которые дождались своих детей с войны, для страны. И одновременно — это день памяти. Сколько их, молодых и красивых мальчиков, сложили свои головы, защищая южные рубежи нашей родины!

О чем вспоминают сегодня чаще всего воины-«афганцы»? Этот вопрос мы задали председателю совета РОО «Афган «М» Виктору КОРДУБАНУ. И вот что он рассказал.

**Памятник Скорбящим матерям в Перове.**

**На открытии мемориальной стены спецназовцы Александр Высоцкий и Ренат Шафиков, проходчик СМУ-9 Виктор Кордубан.**

У каждого из нас была своя война, которая имела определенный временной отрезок. Моя война продлилась с 1 августа 1984-го по 11 августа 1986-го. Два года и 11 дней я пробыл «за речкой». Служил в составе 3-го рейдового батальона 371-го гвардейского Берлинского мотострелкового полка. Мои воинские специальности — стрелок, гранатометчик, снайпер. О войне стараюсь вспоминать как можно реже, но все-таки совсем вычеркнуть ее из жизни невозможно. Причем, порой память переносит в самые, казалось бы, незначительные на общем фоне военных событий мгновения. Но именно они почему-то чаще всего и волнуют. Один из таких, на мой взгляд, ярких эпизодов — путь в Афганистан.

Это потом в моей жизни будут рейды в горы и кишлаки, засады, реализация разведанных, голод, изнуряющая жара и жажда, потери боевых товарищей. А пока...

Удивительно, но в тот летний день в Ашхабаде молодых бойцов, среди которых находился и я, после учебки, посадили не в военно-транспортный самолет ИЛ-76Д, как обычно, а в гражданский ТУ-134 советского

«Аэрофлота». На борту авиалайнера нас приветствовал экипаж в составе пилотов и бортпроводниц. Разве можно было поверить в то, что конечный пункт Афганистан, где давно забыта мирная жизнь? Красавицы-стюардессы разносили нам бутерброды и напитки, буквально заставляя взять еще и еще что-нибудь с подносов. Как и всегда, они приветливо и лучисто улыбались пассажирам. И все-таки... Только слепой не заметил бы в их глазах боль, горечь и слезы, которые они старались тут же украдкой смахнуть. Двадцать два года прошло с тех пор, а печальные глаза стюардесс — не забыть! Эти девушки мысленно молили нас обязательно вернуться. Только вернулись не все...

Советские войска вошли в Афганистан 27 декабря 1979 года. Для нас, ветеранов афганской войны, это скорбная дата. Каждый раз мы собираемся в этот день вместе, чтобы

почтить память боевых товарищей. В декабре 2006-го местом встречи для всех нас, для мам, не дождавшихся своих сыновей с войны, стало Перово, где рядом с памятником Скорбящим матерям открылась мемориальная стена москвичам-участникам локальных войн и военных конфликтов, погибшим на поле боя. К этой стене 27 декабря легли живые цветы.

А 17 февраля воины-«афганцы» снова соберутся вместе в колледже № 53. Боевое братство, крепкая мужская дружба, проверенная в боях, нерушимы. Сбор в 14 часов по адресу: Хибинский проезд, д.б.



## На полное сечение

Окончание, начало на стр. 1

вый пассажирский ходок. По технологическим причинам участок Алании сможет заняться его проходкой только после того, как доведёт свой коридор до следующего проёма. И не исключено, что раньше с тем ходком справятся проходчики Парцвани, которые, как уже сказано, начали встречное движение с противоположной стороны действующего тоннеля.

Кстати сказать, потом, уже покидая тот коридор, я спохватился, что так и не обратил внимания на шум от поездов. Конечно, он там слышен, ведь перегородки по бокам оставлены не толще одного метра. И, тем не менее, роль «первой скрипки» в забое отведена отбойным молоткам, которые почти заглушают все остальные звуки. И еще одно ощущение — в строящемся коридоре довольно-таки душно. Вентиляция подведена, но очень уж длинный путь приходится преодолевать свежему воздуху, начиная с поверхности шахтной площадки.

Лоб забоя выглядел в тот день необычно. По обоим бокам вперёд уходили длинные выработки, а ядро оставалось нетронутым. Во время ночного «окна» в работе метрополитена этот массив породы можно будет подорвать. Но вес заряда, по

понятным причинам, ограничен. Такая возможность несколько облегчает работу, и все-таки объем ручного труда остаётся очень большим.

Бригадир проходчиков Давид Махалдиани считает условия работы вполне подходящими. И если кто хотел бы улучшить, так это обеспечение порожняком. Бакурадзе тут же привёл конкретные цифры — к 11 часам их участок загрузил только три вагона, а мог бы намного больше. Он же выразил уверенность, что как только участок Бойкова завершит проходку наклона (это событие ожидается в середине февраля), откатка перестанет быть узким местом.

Встретив на следующий день в Управлении Мосметростроя директора СМУ-10 Григория Петровича Бочукаву, я попросил его прокомментировать ситуацию с откаткой. Он сказал, что проблемой была вывозка грунта. Но уже удалось решить вопрос с отвалами, и свободных вагонов будет хватать всем. СМУ-10 должно справиться со своими проходческими задачами в первых числах апреля. А к 25 мая СМУ-8 и СМУ-10 будут сдавать под монтаж и наклонный ход, и машинный зал.

Юрий ПЕТРУНИН.

## Неутомимая

Обладательница более ста спортивных наград, среди которых немало международных, ветеран метростроевского спорта Гузель Ахмадуллина в шестой раз летала за Атлантический океан, чтобы принять участие в знаменитом Нью-Йоркском марафоне. Он проводится уже без малого сорок лет, привлекая бегунов из многих десятков стран.

Перелет на другой материк занял 9 часов. А классическую дистанцию длиной в 42 километра 195 метров наша бегунья одолела за 5 часов 49 минут. Два года назад было на 12 минут быстрее. Что ж, это понятно. Под конец шестого десятка улучшения результатов планировать не приходится. И все-таки на общем фоне выступление представительницы России выглядело вполне прилично.

Всего в марафонском забеге участвовало 39 тысяч спортсменов, среди них было 12 тысяч женщин. Так вот, Гузель Ахмадуллина по общему женскому зачёту оказалась в первой тысяче, а в возрастной группе старше 50 лет у нее второе место! И это результат человека, в груди которого уже много лет работает кардиостимулятор.

В редакции «Метростроевца» удивительная спортсменка поделилась за океанскими впечатлениями. В Нью-Йорк она летела в составе российской команды из 15 человек. На этот раз наши спортсмены выделялись единой красивой формой, которой их обеспечили с помощью Ирины Родиной и Вячеслава Фетисова. После прилета один день ушел на регистрацию. Потом была тренировка на дорожках Центрального парка, там же телерепортёр ОРТ Владимир Ленский взял интервью у наших бегунов, в том числе и у Ахмадуллиной. Состоялась еще обзорная автобусная экскурсия по самому боль-

шому городу США. В ходе ее спортсменам показали даже зал заседаний ООН.

В день соревнований погода была холодной. Все стартовали в куртках, по мере бега снимали их, но на мосту через Гудзон снова утлеплились.

Гузель бежала рядом с достаточно сильными соперниками, так как в компьютере ей ошибочно приписали возраст 39 лет, а она не стала протестовать и в очередной раз удивила спортивную общественность.

Ее феноменальные достижения наконец-то всерьез заинтересовали наши СМИ. В прошлом году Ахмадуллину приглашали на свои передачи несколько отечественных телеканалов. А в конце ноября в жизни бывшей сотрудницы КСУМа состоялось очень важное событие. В национальном комитете общественных наград ей вручили орден Екатерины Великой II степени. Порядковый номер ордена — 82. Гузель Ахмадуллина удостоена его за «высокий гражданский патриотизм и выдающиеся достижения в спорте во славу России».



Гузель Ахмадуллина на дистанции Нью-Йоркского марафона.

**БОРОВКОВ Павел Григорьевич**

Перестало биться сердце строителя первой очереди метро Павла Григорьевича Боровкова.

Павел Григорьевич родился в 1913 году на Смоленщине, в крестьянской семье. В 18 лет устроился на Метрострой, трудился бетонщиком на сооружении наклонного хода «Кировской». Энергичный, боевой, он работал с огоньком, задором и энтузиазмом, присущим молодежи его поколения. За «Кировской» последовали станции «Площадь Революции», «Белорусская», затем командировка в Хабаровский край.

В первые дни войны Павел Григорьевич включился в работу по оборудованию в метро бомбоубежищ. В районе Филей устанавливал противотанковые «ежи». А затем, в мирное время, электрослесарь Боровков обслуживал шахтные стволы на станциях «Семеновская», «Парк культуры», на перегоне «Университет»-«Ленинские горы». Строил тоннель на трассе Абакан-Тайшет.

Павел Григорьевич был замечательным человеком. Память о нем надолго сохраняется в наших сердцах. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного.

**Администрация, профком, совет ветеранов СМУ-8.**

**БЛИНОВ Алексей Владимирович**

На 78-м году жизни после продолжительной болезни скончался ветеран Метростроя, бывший бригадир проходчиков СМУ-5 Алексей Владимирович Блинов.

Он пришел на строительство московского метро в 1953 году и трудился более тридцати лет на всех главных стройках, которые в эти годы вел наш коллектив. А это станции «Университет», «Рижская», «Ленинский проспект», «Тургеневская», «Полежаевская», «Авиамоторная», перегонные тоннели на многих радиусах. В 1966 году Алексей Владимирович награжден орденом «Знак Почета». Добросовестный, ответственный человек, опытный бригадир, он пользовался большим уважением в СМУ-5.

Светлая память об Алексее Владимировиче Блинове останется в наших сердцах. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного.

**Коллектив СМУ-5.**

**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 30.01.2007 г.  
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 057