

Метростроевец

Газета открытого акционерного общества «Московский Метрострой»

Издаётся с 6 августа 1932 года

№ 5-6 (13578-13579) от 20 марта 2015 г.

НОВОСТИ

ПРОЙДЕН НАКЛОН СТАНЦИИ «ОКРУЖНАЯ»

Участок Андрея Дюбакина из СМУ-13 завершил основную проходку наклонного хода станции «Окружная» Люблинско-Дмитровской линии.

13 марта было смонтировано последнее полное кольцо. Теперь остается разработать так называемую веерную часть для примыкания к будущей натяжной камере эскалаторов.

Проходка велась буровзрывным способом с применением блококладчика. Проходчики дважды проходили через зону с большим – более 200 куб. в час – водопритоком.

ВНИМАНИЕ – ОХРАНЕ ТРУДА

12 марта в конференц-зале Управления Мосметростроя на расширенном совещании рассматривались итоги работы подрядных организаций ОАО «Мосметрострой» по охране труда, промышленной и экологической безопасности в 2014 году и задачах по устранению причин травматизма на производстве.

С докладами выступили заместитель главного инженера ОАО «Мосметрострой» А.В. Музалевский и главный технический инспектор Теркома профсоюза И.Н. Панчев.

В обсуждении участвовали представители Ростехнадзора – М.К. Логвиненко, ПАСФ «Техноспас» – М.Э. Галстан, ООО «ПромСпас» – Ю.А. Казакевич, АО «Мосижпроект» – А.С. Малюгин. От Метростроя – А.Н. Родионов, А.А. Медведев, В.И. Жердев, В.Н. Ворошнин.

Вел совещание главный инженер Мосметростроя В.И. Лапшин. С заключительным словом выступил первый заместитель генерального директора Мосметростроя С.А. Жуков, призвавший не ослаблять внимания к вопросам охраны труда и промышленной безопасности, от чего зависит жизнь и здоровье людей.

ПОДАРОК К 8 МАРТА

В честь Международного женского дня московское издательство «Русский мир» выпустило подарочное издание «Образ матери в поэзии, живописи и скульптуре». На цветных вкладках воспроизведены работы классиков отечественного изобразительного искусства. Среди мастеров XX века – художники Павел Корин и Александр Дейнека. Они же украсили станции метро «Комсомольскую», «Новослободскую», Кольцевой линии, «Маяковскую», «Арбатскую» и другие неповторимыми мозаичными панно, которыми ежедневно могут любоваться тысячи пассажиров подземки.

В книге широко представлены как известные поэты прошлых веков, так и наши современники. В их числе – строители первой очереди метро: откатчик Евгений Долматовский, написавший роман в стихах «Добровольцы», маркшейдерский рабочий Николай Старшинов. В общий ряд включены и стихи корреспондента «Метростроевца» Юрия Петрунина.



Перед финишной прямой

СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ЛИНИЯ

Наивысшая степень готовности у перегона, соединяющего «Тропарёво» и «Румянцево». Большая его часть была доведена до пусковой кондиции ещё в декабре прошлого года. Оставалось подтянуть до неё несколько сотен последних метров. К настоящему времени там полностью уложен путевой бетон, и осталась работа только для специалистов СМУ-4, занимающихся укладкой по стенам тоннелей кабелей и проводов.

На стройплощадке станционного комплекса «Румянцево», открытой для наблюдения из сотен окон одноимённого торгового центра, внешних изменений сравнительно немного. Более того, в начале и конце комплекса еще видны участки без верхнего перекрытия и, значит, без обратной засыпки. Остающиеся там до сих пор проёмы активно используются для подачи вниз материалов и оборудования. А проём за вестибюлем №2 служит ещё и для демонтажа ТПМК «Херренкнехт».

Однако, главные события, невидимые для будущих пассажиров, происходили и происходят в зоне платформы, всё более приобретающей цивилизованный вид. Правда, на путевых стенах еще не появились цветные витражи, но металлические рамы для них уже смонтированы. Сдвоенные круглые колонны вытянулись вдоль всей платформы в две шеренги и готовы наряжаться в металлокерамику. Весь пол выложен гранитом и лишь временно, до пусковой поры, держит в секрете – под картонной защитой – свои узоры. Отделочники в основном заняты на вестибюлях и выходах, где уже значительные площади стен облицованы мрамором. Повсеместно на станционном комплексе трудятся монтажники. Везде, где надо, на подхвате представители СМУ-2, отвечающего в целом за «Румянцево». Кстати сказать,

приятно удивляют своим видом служебные помещения станции, занимающие целый этаж над платформой. Там, где это требуется, уже и пол выложен плиткой.

Значительна мера ответственности и у СМУ-12, являющегося здесь субподрядчиком. За ним были закреплены БТП, вентиляторная камера, выход из вестибюля №2, которыми уже можно пользоваться. Осуществивший недавнюю сбойку «Херренкнехт» пока находится на его «территории». Там еще надо будет обеспечить примыкание перегона к станции.

Занято СМУ-12 и на самом перегоне. На площадке №9, находящейся примерно в пятистах метрах от «Румянцево», сварщики занимаются металлоизоляцией межтоннельной сбойки. Весь левый тоннель практически готов и не хватает пока только кабелей на кронштейнах. А в правом укладка путевого бетона начнется, как только уберут ТПМК «Херренкнехт».

О станционном комплексе «Саларьево» можно сказать, что СМУ-3 вместе со своими субподрядчиками уже практически справились с основными объемами конструктивного железобетона, причем, на всех уровнях. Эта станция, подобно «Румянцеву», тоже задумана двухуровневой. А главные отличия видны по выходам и колоннам на платформе. «Саларьево» вырастает в нестеснённых условиях. Поэтому от обеих вестибюлей будут выходы на обе стороны. А колонны здесь будут прямоугольные. Важная особенность конечной станции – её тупики. И там весь конструктив выполнен. Даже есть задел на будущее – начало путей в электродепо, да ещё с ответвлением на перспективное развитие метрополитена по территории Новой Москвы.

Юрий ПЕТРУНИН



Прокол под Дмитровским шоссе

ВЕСТИ СО СТОЕК

Участок Сергея ЗАУСАЕВА из ТО-6 завершил формирование защитного экрана для коридора под Дмитровским шоссе. Рассказываем о том, как это было...

Станция мелкого заложения «Селигерская» ориентирована вдоль Дмитровского шоссе, строится слева от него – там, где возвышается высотное метростроевское общежитие УПЦ. А справа от шоссе, за узкой парковой зоной находится большой жилой массив, к которому пассажиров будет вести подземный пешеходный коридор вестибюля №1. Строительство вестибюля, коридора и первых 60 метров платформенной части станции ведет участок Сергея Заусаева из ТО-6.

На выбор способа проходки коридора повлияло наличие под обочинами шоссе большого количества разнообразных подземных коммуникаций. Их перенос и переключение потребовали бы больших затрат времени и средств, как это случилось при разработке основного станционного котлована. Поэтому выбран способ «прокола»: дорожное полотно не трогают, но под ним – по контуру будущего коридора – продавливают трубы, которые образуют П-образный за-



Бригадир Алексей Крюков и начальник участка Сергей Заусаев

щитный экран. Диаметр труб – 426 мм, длина прокола – около 20 метров.

С подобной технической задачей тоннельщики уже имели дело, когда прокладывали, идя против пикетажа, перегон от «Волоколамской» до берега Москвы-реки. Ведь там тоннели надо было построить и под Октябрьской железной дорогой, и под Волоколамским шоссе. Благодаря грамотно осуществленному проколу обе



Оператор установки «Бортек» Андрей Живиллов

магистрали не испытали при этом никаких воздействий и деформаций.

Для сооружения экрана под Дмитровским шоссе тоннельщики использовали взятую в аренду буровую установку немецкого производства «Бортек». К концу февраля из небольшого котлова-

на, открытого справа от шоссе, под дорожное полотно было забурено 36 труб. Начали с «потолка» – с горизонтального экрана, для которого потребовалось 27 труб, следом из 9 труб соорудили правую «стенку». Потом занялись левой, которую постепенно наращивали, идя снизу вверх.

Каждая из труб формировалась в процессе работы из трёхметровых отрезков как самой трубы, так и шнеков, выводящих породу из прокола. Как только домкраты продвигали очередную такую отрезок за пределы буровой установки, в котлован краном опускали следующий. Такое последовательное удлинение трубы тут же закреплялось сваркой.

Оператор установки Андрей Живиллов рассказал, что уже шесть лет имеет дело с «Бортеком». В частности, работал в одном из тех тоннелей, что были проложены от «Волоколамской» к Москве-реке. Установка ему нравится. С ее помощью делали однажды даже 40-метровый прокол. На вопрос,

каким образом обеспечивается требуемое направление, оператор ответил так: «В самом начале первого шнека выставляется «мишень». Видеокамера установки «Бортек» передаёт её изображение на телеэкран. Если труба вдруг начинает куда-то отклоняться, это сразу видно. И делается корректировка...»

«Бортек», в принципе, рассчитан на лёгкие, близкие к поверхности грунты. Здесь, у «Селигерской», прокол почти не встречал серьёзных помех. Лишь слегка зацепили бетон в основании дорожного полотна Дмитровского шоссе. Да попадались ещё валуны. Крупные дробили с помощью специальной насадки на головной шнек. А сравнительно мелкие камни вместе с породой сбрасывались на дно котлована. Бригадир Алексей Крюков показал целую коллекцию, составленную из таких находок. По его словам, в среднем на забуривание одной экранной трубы уходила полная рабочая смена. А начиналось всё с довольно хлопотной операции переноса и фиксации установки на каждой следующей позиции.

О том, что предстоит делать теперь, по завершению всего П-образного экрана, говорил начальник участка Сергей Заусаев: «Начнем брать грунт. Скорее всего, применим мини-экскаватор «КНОРР» и рамное крепление». По другую сторону Дмитровского шоссе пока еще находится бункер для приема породы от проходчиков правого перегонного тоннеля в сторону станции «Верхние Лихоборы». Поэтому примыкание прокола к вестибюлю №1 «Селигерской» будет оформлено лишь после окончания проходки.

Юрий ПЕТРУНИН

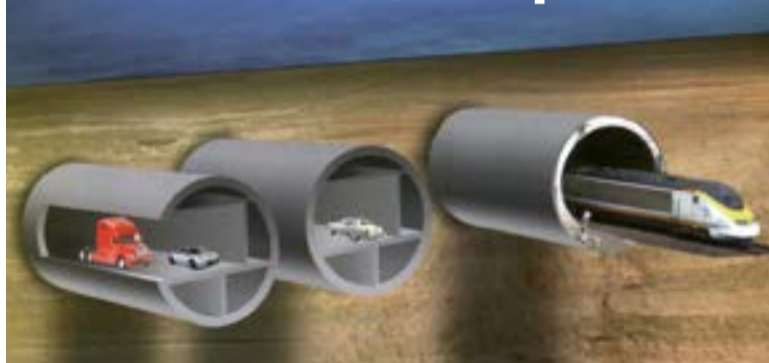


Сварщик Юрий Ладугин



Котлован, откуда строители вели прокол

Тоннели для Крыма



С возвращением Крымского полуострова в состав России жизненно важную приобрёл вопрос его надёжной транспортной связи с основной территорией страны. Более 70 лет назад, когда в ходе Великой Отечественной войны осуществлялось освобождение Крыма от фашистских захватчиков, через Керченский пролив был построен временный мост. Через несколько месяцев своего полезнейшего функционирования он был снесён ледоходом из Азовского моря. К марту 1945 года специалисты Метрогипротранса по поручению Правительства СССР и Минобороны разработали проект тоннельного перехода через пролив. К сожалению, тогда осуществить его строительство не удалось. Свою роль играл и Перекоп. Но вот, спустя долгое время, нерешённая в непростой послевоенный период проблема снова стала актуальной.

В середине 2014 года, в разгар непростой складывавшегося в изменившихся политических условиях курортного сезона, при-

оритет отдавали мостовому варианту преодоления пролива. Но уже в октябре новое руководство Крыма заявило о желании заново рассмотреть возможность прокладки под проливом тоннеля.

Специалисты Метрогипротранса подготовили проектные предложения и по конструкции тоннеля, и по организации его строительства, и по его трассе.

Рассмотрено три варианта её прохождения: «Северный», «Жуковский» и «Тузлинский». Самый короткий и, соответственно, более дешёвый – «Жуковский», который предусматривает тоннельную проходку между косой Чушка, далеко заходящей в пролив от Таманского полуострова, и посёлком Жуковка, находящимся на Керченском полуострове, немного севернее порта «Крым».

Всего должно быть построено четыре тоннеля с железобетонной обделкой внешним диаметром 12,83 метра: два автодорожных и два для железной дороги. Подземный (он же в основном подводный) путь автомобилей составит 5,43 км. Для поездов он

ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

будет длиннее примерно на 300 м. При этом и рамповые участки железнодорожных тоннелей потребуются более длинные.

По проекту существенно отличаются внутренние конструкции тоннелей. Железнодорожные рассчитаны на однопутное движение, их проезжая часть занимает немногим больше половины ширины тоннелей, благодаря чему остается немало места для эвакуационного отсека. В автомобильном тоннеле кроме двух полос движения будет ещё пешеходная дорожка. Поэтому на уровне движения остается пространство лишь для узкого отсека, откуда в случае ЧП по эвакуационному желобу можно будет попасть на нижний уровень.

Глубина заложения тоннелей – 30-40 метров. Там преобладают пластичные глины средней плотности, выше которых лежат ил и мелкозернистый песок. Ближе к берегам встречаются включения глыб и обломков известняка-ракушечника.

Для таких геологических условий предполагается использование современных ТПМК с роторным рабочим органом и гидротрейлером. Ожидаемая скорость проходки – 200-250 метров в месяц.

Базовую площадку с монтажными щитовыми камерами предложено устроить на берегу Керченского полуострова. Значит, проходка будет вестись курсом на Тамань.

Кто и когда её начнёт – вопрос будущего, может быть, ближайшего. Но сам проект одобрен экспертным советом Тоннельной ассоциации России.

Журнал «Метро и тоннели»

Комплексная бригада Андрея Садольского из СМУ-3, известная на Метрострое как коллектив высокого уровня культуры производства, осуществила последнюю сбойку на левом перегоне между станциями «Фонвизинская» и «Петровско-Разумовская». За спиной у коллектива осталось 630 метров тоннеля, пройденного буровзрывным способом с применением блокоукладчика.



Участники сбойки.

Последняя сбойка на перегоне

Пробиваться проходчикам участка Романа Жуйкова пришлось через крепкие известняки, но водоприток был сравнительно небольшой. По ходу работы возникали отдельные проблемы с техникой. Однако, благодаря грамотным и оперативным действиям слесарей Василия Сорокина они не вызвали длительных простоев. Сыграла свою роль и правильная эксплуатация подземных механизмов. Блокоукладчиком управляли опытные горняки Владимир Горобий, Михаил Горбачев, Александр Симаков, Сергей Казаков. А сам бригадир Андрей Садольский, высококвалифицированный специалист и отличный организатор производства, работал на пороодо-погрузочной машине ППМ-5.

Заместитель главного инженера СМУ-3 Алексей Поливач лично контролировал ситуацию перед последним взрывом из встречного тоннеля, проложенного от «Фонвизинской» проходчиками СМУ-13.

Юрий ПЕТРУНИН

Поздравляем юбиляров марта

50 лет празднуют:

Бандурин Сергей Николаевич, электрослесарь-монтажник СМУ-4; **Вдовиченков Александр Трофимович**, арматурщик Тоннель-2001; **Гаевский Сергей Эдуардович**, начальник ПТО УСР; **Кайгородцев Михаил Викторович**, зам. директора СМУ-3; **Кокшенева Ольга Васильевна**, секретарь Строймехсервиса; **Косых Андрей Петрович**, стволочной СМУ-6; **Кузьменков Сергей Николаевич**, электросварщик СМУ-6; **Лазукин Алексей Александрович**, арматурщик Тоннель-2001; **Малышев Алексей Владимирович**, слесарь Строймехсервиса; **Некрасова Любовь Николаевна**, лаборант СМУ-6; **Першин Вячеслав Анатольевич**, плотник Тоннель-2001; **Пужайкин Петр Иванович**, электромонтер УММ; **Сакалы Петр Дмитриевич**, водитель Строймехсервиса; **Сенечкин Алексей Иванович**, машинист крана Строймехсервиса;

Сейткалиев Малик Калиуллинович, арматурщик СМУ-6; **Торчиловский Олег Владимирович**, электрослесарь-монтажник СМУ-4; **Цыпляев Владимир Анатольевич**, арматурщик СМУ-6; **Шариков Игорь Борисович**, машинист крана Строймехсервиса; **Шепелев Павел Евгеньевич**, камнетес УСР.

55 лет отмечают:

Александров Виктор Леонидович, водитель СМУ-4; **Батманов Владимир Михайлович**, слесарь-ремонтник СМУ-4; **Буряков Александр Юрьевич**, проходчик Строймехсервиса; **Ерошенко Валентина Михайловна**, старший бухгалтер СМУ-8; **Ионов Максим Николаевич**, механик СМУ-9; **Комозоров Анатолий Васильевич**, водитель Строймехсервиса; **Кондратьев Евгений Алексеевич**, слесарь ТО-6; **Котельников Петр Иванович**, электросварщик Покровского ЗЖБИ; **Крылов Владимир Иванович**, ветеран СМУ-3; **Кулакова Татьяна Алексеевна**, техник СМУ-5;

Маренков Владимир Иванович, водитель Строймехсервиса; **Мартынов Михаил Алексеевич**, электрослесарь СМУ-9; **Павленко Андрей Викторович**, зам. главного инженера СМУ-5; **Пальчик Сергей Андреевич**, контролер Строймехсервиса; **Пашаев Нусрат Сафар оглы**, электросварщик СМУ-6; **Патронова Наталья Анатольевна**, администратор КСУМа; **Пахомов Алексей Алексеевич**, механик участка УСР; **Перехожев Александр Валерьевич**, слесарь Покровского ЗЖБИ; **Пыжов Александр Владимирович**, электросварщик СМУ-4; **Руденок Игорь Евгеньевич**, главный энергетик СМУ-1; **Тарасов Валерий Викторович**, электрогазосварщик СМУ-9; **Толпеев Василий Иванович**, рабочий СМУ-5; **Фадеева Надежда Борисовна**, ведущий специалист СМУ-8; **Чуричева Галина Михайловна**, раздатчик взрывсклада СМУ-3.

60 лет исполняется:

Бабаеву Новрузу Тарлан-оглы, монтажнику СМУ-6; **Бобровой Надежде Яковлевне**, уборщице Строймехсервиса;

Бычковой Маликахоне Салиджановне, машинисту крана Покровского ЗЖБИ; **Бузиной Наталье Васильевне**, машинисту СМУ-5; **Брыксину Вячеславу Васильевичу**, ветерану СМУ-3; **Горну Алексею Филипповичу**, электросварщику СМУ-6; **Ивановой Галине Жигупаровне**, уборщице СМУ-19; **Карпову Александру Алиевичу**, слесарю Строймехсервиса; **Корневу Анатолию Николаевичу**, начальнику мехцеха СМУ-8; **Лебедеву Евгению Викторовичу**, газорезчику СМУ-5; **Мокриенко Василию Дмитриевичу**, начальнику транспортного отдела СМУ-5; **Петросову Аркадию Таптыговичу**, электросварщику УММ; **Писареву Сергею Борисовичу**, машинисту СМУ-9; **Ситнину Алексею Юрьевичу**, ведущему инженеру СМУ-11; **Скобееву Борису Николаевичу**, электромонтеру УММ; **Сомову Николаю Викторовичу**, изолировщику СМУ-6; **Солодухину Сергею Александровичу**, ветерану СМУ-11;

Телегиной Любви Григорьевне, ветерану КСУМа; **Цаплеву Александру Васильевичу**, электромонтеру КСУМа; **Шевченко Александру Ивановичу**, машинисту УММ.

65 лет отмечают:

Зольнова Галина Викторовна, ветеран Строймехсервиса; **Казмиронис Алексей Романович**, ветеран Строймехсервиса; **Курусь Людмила Васильевна**, ветеран КСУМа; **Мазниченко Иван Иванович**, машинист УММ; **Шабалтас Болеслав Алексеевич**, слесарь Строймехсервиса.

75 лет исполняется

Кустову Юрию Павловичу, ветерану СМУ-5.

85 лет отмечают:

Будаев Виктор Михайлович, ветеран УСР; **Москатлинова Анна Лукинична**, ветеран КСУМа; **Малинина Мария Яковлевна**, ветеран КСУМа.

Поздравляем юбиляров марта. Желаем счастья, здоровья, удачи и весеннего настроения.

Московский метрополитен в преддверии 80-летнего юбилея

7 часов 45 минут 15 мая 1935 года...

«Незабываемый день... Раскрылись двери всех станций столичного Метрополитена и пассажиры устремились вниз. Поезда шли с интервалом в пять минут».

Из книги Т.В. Федоровой «Наверху – Москва»

С 15 мая 1935 года начался отсчет жизни московского метро, построенного героическим трудом первых метростроителей. И началась непрерывная трудовая вахта метрополитеновцев.

Как коллектив готовится встретить свое 80-летие?

Первый пробный

5 февраля этого года исполнилось 80 лет с того дня, как по трассе первой очереди метрополитена, протяженность которой почти 12 километров, последовал пробный поезд.

Вот как это было тогда, в 1935 году...

В начале пятого утра на платформу станции «Комсомольская» спустился куратор строительства московского метро Лазарь Каганович вместе с другими руководителями страны. Они заняли места в головном вагоне. Дежурный по станции поднял диск, и первый поезд плавно тронулся с места в направлении станции «Парк культуры». Без остановки на промежуточных станциях первый состав успешно добрался до «Парка культуры».



Вот такие девушки отправляли в путь голубые экспрессы

С этого момента началось регулярное учебное движение на первой линии метро. Уже на следующий день, 6 февраля, у метрополитеновцев случился ещё один незабываемый день: в шести четырёхвагонных поездах по первой линии проехали 2 500 дорогих гостей – делегатов VII съезда Советов, которые стали первыми почетными пассажирами метро. Они выходили на всех станциях, осматривали платформы, вестибюли, задавали бесчисленные вопросы, их радость и восторг были просто неописуемы.

Книга о пассажирах

Московский метрополитен намерен издать юбилейную книгу, в которой будут собраны рассказы о пассажирах и сотрудниках подземки, происшествиях на станциях и в вагонах, а также истории о строительстве станций, первых поездах и проездных билетах.

Кроме того, сотрудники метро соберут фотографии пассажиров, которые затем будут размещены в рамках экспозиции на станции «Выставочная».

Голоса метро

К юбилею столичной подземки планируется возродить «Голоса метро». Этот проект, когда названия станций объявляют известные актеры, певцы и ведущие, был запущен в 2004 году ко Дню города и очень понравился пассажирам Сокольнической линии,



где эта идея была воплощена. Тогда звучали голоса Юрия Яковлева, Людмилы Гурченко, Александра Ширвиндта, Леонида Ярмольника... Теперь, как сообщил руководитель Московского метрополитена Дмитрий Пегов, проект возобновится вновь. И по-прежнему в подземке будут звучать тематические музыкальные произведения, приуроченные к праздникам – Дню Победы, Дню знаний, Дню города...

Вестибюль станции «Кировская»



Виртуальный музей

Как рассказал первый заместитель главы метро Юрий Дегтярев, будет разработано приложение с функцией дополненной реальности, в котором пассажиры смогут познакомиться с историей подземки и увидеть прежний облик станций.

Пилотный проект может быть запущен на станции «Проспект Мира». Пассажирам нужно будет установить приложение и навести камеру на объемные буквы «Проспект Мира». Они будут отмечены специальными маркерами. После этого на экране появится панорама с ретроспективным изображением

станции в день открытия.

В виртуальном музее будет свой анимированный гид — машинист метро, который расскажет об истории станции и объяснит, на какой из стен вестибюля есть палеонтологические находки, обнаруженные при строительстве.

Юбилейные билеты

Московский метрополитен выпустит миллион юбилейных билетов, которые начнут продавать в кассах незадолго до 80-летия подземки. Из 12 разработанных вариантов дизайна наибольшее количество голосов набрали билеты с изображением станций «Маяковская» и «Арбатская» Филевской линии. С небольшим перевесом голосов победил эскиз карты оплаты с изображением «Арбатской».

На лицевой стороне билета на красном фоне появится надпись «80 лет Московскому метрополитену». На обратной стороне – фото вестибюля станции метро «Арбатская».

По материалам СМИ. Фото из Красногорского архива кинофотодокументов

Когда дело по душе



судьба самой Веры Ивановны, когда ей, технику участка СМУ-5, вдруг поступило предложение перейти на новую должность в отдел кадров, за что она бесконечно благодарна своему первому руководителю и учителю, опытному кадровику Марии Александровне Шмаковой. Именно она подвела Веру Ивановну к тому делу, которое пришлось ей по душе и по сердцу. Произошел тот самый счастливый случай, когда человек неожиданно-негаданно нашел свое место...

– Работа техника участка ограничена определенными рамками, а отдел кадров включает в себя широкий круг обязанностей и диапазон знаний – здесь невозможно стоять на месте, необходимо постоянно расти и развиваться. Быть в курсе всех нововведений. А это всегда интересно, – утверждает Вера Ивановна.

Конечно, она прекрасно знает кадровое делопроизводство, нормативные акты и другие документы, что помогает ей давать правильные рекомендации и советы работникам коллектива. Но все-таки главное, по словам Веры Ивановны, это неравнодушное участие в жизни людей: «Если мы приняли их на работу, значит, и несем за них ответственность. И совершенно неважно, кадровый это работник, о котором



Супруги Старовойтовы на торжествах по случаю 30-летия совместной жизни

мы знаем все, вплоть до его семьи, или вахтовик. Сотрудники нашего отдела одинаково внимательны ко всем. Не вышел человек на работу, звоним, узнаем, что случилось, быть может, помощь необходима. Увольняется – выясняем причину, быть может, погорячился. Порой одно слово, один совет – и проблема разрешается».

У нее негласное правило: «Не обидеть». И когда человек впервые переступает порог отдела кадров, и когда увольняется. Это, кстати, очень мудрая позиция, психологи утверждают, что людям свойственно запоминать именно начало и конец. Но она старается не обидеть даже тех, чьи лица остаются «за кадром», а слышен лишь голос в телефонной трубке: «Есть ли вакансия?»

К людям, находящимся в поисках работы, у Веры Ивановны отношение особое – тут и сочувствие, и понимание: «Звонков в отдел кадров – масса. Порой, терпение на исходе. Но, а если поставить себя на их место?... Желание только одно – помочь».

И вот когда в ежедневной суете и круговерти будней удается разрешить чью-то проблему и сделать кого-то хоть немного счастливее, Вера Ивановна и ее коллеги счастливы не меньше.

Она тратит на дорогу по четыре часа в день. Если придется, будет тратить и больше. ООО «Тоннель-2001» для нее – родной дом, отдел кадров – семья. И она здесь – свой человек, которого ценят и уважают. В прошлом году представили к награде: Вера Ивановна Старовойтова удостоена Почетной грамоты Департамента строительства города Москвы. Для ее семьи – это настоящий праздник. Муж, Виктор Захарович, который трудится с женой в одном коллективе, сразу же пообещал повесить грамоту на видное место в квартире. И он это сделал – к 30-летию юбилею их совместной семейной жизни, который супруги отметили в конце января вместе со своими дочерьми Мариной и Светланой, внуком Елисеем, родными и друзьями.

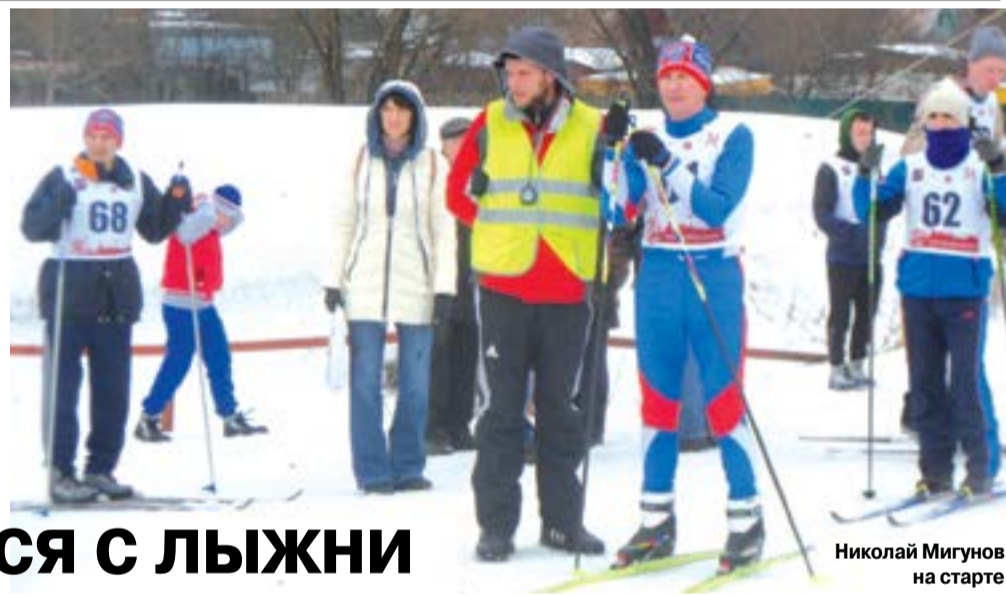
Год у Старовойтовых начался радостно. И пусть так будет всегда!

Нина СОЛОВЬЕВА

Рабочий день заместителя начальника отдела кадров ООО «Тоннель-2001» Веры Ивановны Старовойтовой начинается с телефонных звонков и приема посетителей. Вопросы, вопросы, вопросы... Какой отпуск мне положен? Когда выходить на работу? Срочно нужна копия трудовой книжки. Какие у меня льготы? Какие права? И так целый день... А еще – масса документов, которые тоже требуют немедленного оформления. Кому-то такая работа покажется слишком беспокойной. Но только не сотрудникам отдела кадров. Такова их профессия: жить заботами других людей. И, как бы это громко ни звучало, но порой именно от кадровика зависит судьба человека.

Вот так однажды поменялась и

МИГУНОВЫ – самая спортивная метростроевская семья. Супруги Николай и Валентина, их дети Мария и Илья – прекрасные лыжники, бегуны, волейболисты и футболисты. Честь Московского метростроя защищают на самых разных спортивных площадках. И защищают очень успешно, всегда – в числе лидеров. В феврале, например, по традиции участвовали и в «Московской лыжне – 2015», и в «Российской». Капитан этой спортивной семейной команды – Николай Афанасьевич Мигунов – недавно отметил свое 60-летие.



Николай Мигунов на старте

Все начинается с лыжни

Николай пришел на Метрострой сразу после службы в армии, более тридцати лет трудился бетонщиком, арматурщиком в колллективах СМУ-9, СМУ-13, был инструктором по спорту на заводе «Метромаш», тренером по лыжным гонкам при Дорпрофсоже. Сегодня преподает физкультуру в школе. Работает ему нравится. Уже и не сосчитать, скольких ребят поставил на лыжи и увлек этим видом спорта! Кстати, свой день рождения он встретил как раз на лыжне, с семьей. Природа подарила юбиляру прекрасный ясный день и искрящийся от солнечных лучей снег...

Почему Мигуновы выбрали спорт как основу своей жизни и не расстаются с ним? А это, видимо, как раз тот случай, когда не только чувства, но и общие интересы притягивают людей друг к другу, как магнитом.

– Наша любовь началась на лыжне. Мы познакомились на метростроевской базе в Соколь-

никах, – рассказывает Валентина, супруга Николая. – Тогда еще катались на стареньких лыжах, но был такой азарт! Николай первый получил спортивный разряд, стал мастером спорта. А я подтягивалась за ним. Догоняла. Отставать совсем не хотелось.

Их семейному союзу уже тридцать лет. Она не сошла с лыжни и после рождения детей, хотя у многих женщин после свадьбы жизнь меняется кардинально: затачивают бытовые проблемы.

– Мы жили в метростроевском общежитии. Телевизоров тогда ни у кого не было, о компьютерах даже не слышали. Как проводить досуг? Вот тогда мы и сделали свой выбор в пользу спорта. И не жалеем об этом, – утверждает Валентина. – Участвовали во всех метростроевских соревнованиях. И продолжаем... Сегодня наступило доброе время. В Москве делается немало для развития спорта: проводятся массовые соревнования, кроссы, строятся

стадионы. В каждом микрорайоне – ледовая площадка. Было бы желание встать на коньки... Своих детей, Марию и Илью, мы приучали к спорту с ранних лет. Зажигали своим примером. Любое участие в соревнованиях они встречали с огромной радостью. Стоило сказать, что через час выезжаем, как уже через пять минут ребята были в полной боевой готовности. Можно сказать, что мы с Николаем их главные тренеры. Спортивные школы они не посещали.

Семья Мигуновых – настоящая крепкая команда. Об этом вам скажет любой метростроевский спортсмен и, прежде всего, председатель спортклуба Николай



Акимов. Никогда Мигуновы его не подводили. И практически всегда приносили Метрострою победы.

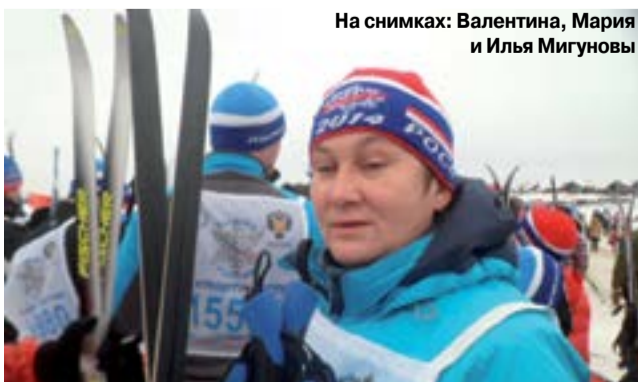
Лидером этой команды, по словам Валентины, был и остается Николай. Он – надежная опора семьи. Огромное чувство ответственности за родных и близких укоренилось в нем с детских лет. Старший из шести детей в многодетной семье, он был для родителей главным помощником. И сегодня он – главный.

– Настоящий хозяин, на которого во всем можно положиться, – рассказывает Валентина. – Для него нет мелочей, ко всему относится серьезно. И руки, как принято говорить, золотые. Семья живет в небольшой двухкомнатной квартире. Где разместить четыре пары лыж, коньков, мячи и прочий спортивный инвентарь? Но Николай – человек со смекалкой. И шкаф особый сконструировал в квартире, и антресоли сделал на балконе.

Рядом с домом Мигуновых – прекрасный парк Царицыно, незаменимое место для лыжных семейных прогулок. И здесь же, трижды в неделю, Валентина занимается скандинавской ходьбой. Ни дня без спорта – таков девиз семьи Мигуновых. И их друзей...

– Дважды в год мы обязательно встречаемся в Сокольниках с лыжниками Метростроя – приезжает обычно три-четыре семьи. Общаемся, вспоминаем молодость. Ведь здесь когда-то была наша первая лыжня...

Татьяна ХАРЛАМОВА



На снимках: Валентина, Мария и Илья Мигуновы



21 МАРТА –
ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ
ПОЭЗИИ

СТИХИ НАШИХ ПОЭТОВ

Машинист электровоза

*По тоннелю от забоя
Полным ходом до ствола
Очень милая собою
Поезд девушка вела.
Ей, наверно, девятнадцать.
У неё чуть вздрьнут нос.
Эта девушка, признаться,
Мне понравилась всерьёз.
И хотелось на досуге
Ей задать один вопрос:
– Как зовут тебя, подруга? –
Но... ушёл электровоз.
А она не посмотрела
Даже в сторону мою.
И как будто нет ей дела
До того, где я стою.
До того, что я монтажник
И работник неплохой...
Но теперь я, как на праздник,
Каждый день иду в забой.
Потому что под землёю
От ствола на полный ход
Очень милая собою
Поезд девушка ведёт.*

Дарите женщинам цветы

*Среди досуговой суеты
И серости житейской прозы
Дарите женщинам цветы –
Гвоздики, хризантемы, розы.*

*Дарите полевых цветов
Дождём умытые букеты
И не пытайтесь лишних слов
Наговорить при этом.*

*Они излишни в этот миг
Для тех, кто до седин сумели
Делить всё в жизни на двоих,
И тех, что в тридцать овдовели...*

*Согреть частицей красоты
Возможности не избегайте.
Дарите девушкам цветы.
И пожилых не забывайте.*

Алексей ФОМИН,
первостроитель метро

Весне цвести

** * **
Земли открытые пласты
В клубах разбуженного пара...
Весне расти, весне цвести;
И голубю быть с парой.

** * **
Тёплым солнышку рад,
Первой весенней пичуге.
Рыжие сосенки в ряд...
И ничего не хочу я.

** * **
Только стою и смотрю
На это чудо земное.
Да сигаретку курю.
Да говорю сам с собою.

** * **
Землице мокрой поклоняюсь,
Целую мартовскую грязь
И от блаженства задыхаюсь,
Бессмертным как бы становясь.

На птичьем древнем языке
Лопочет жёлтая пичуга,
Меня принявшая за друга,
Меня с котомкою в руке.

А в ней – сырок, горбушка хлеба,
Из книжек что-то:
Пушкин, Блок...
Отдам пичуге я сырок –
Отроду скрягою я не был.

Виктор ФУРСОВ,
проходчик ТО-6

Метрострой она любила беззаветно

Татьяне Викторовне ФЕДОРОВОЙ, Герою Социалистического Труда, первостроительнице метро 1 апреля исполняется 100 лет со дня рождения.

А она была земная. Близкая! И метростроевцы были для нее родными – о каждом, кого знала, всегда говорила с воодушевлением, подъемом, гордостью. Подбирала такие слова, которые возвышали человека, независимо от его профессии. Никогда ни о ком не сказала плохого, что уже само по себе характеризовало ее, как очень порядочного, деликатного, культурного человека.

Будучи заместителем начальника Метростроя, она не засиживалась в своем светлом кабинете на улице Куйбышева. Часто бывала на шахтах – в стареньких, выцветших видах сапогах, телогрейке, любимой, испытанной годами шахтерской каске. Встречалась с молодежью в общежитиях, раскиданных по разным районам Москвы. На равных со всеми сдавала нормы ГТО на стадионе на Красной Пресне. Не забывала о Дворце культуры, где работали десятки самодеятельных коллективов, о юных метростроевцах, отдыхавших в пионерском лагере, о музее, в организации которого участвовала вместе с ветеранами – первопроходцами. В ее сердце горел неиссякаемый огонь любви к коллективу. Метростроем она дышала. Метростроем жила. ...Не иначе, как к мистическому



Е.М.Сеславинская, В.В.Шульгина и Т.В.Федорова на Ленметрострое

совпадению можно отнести строчки из стихов Владимира Маяковского, написанные еще до начала строительства метро: «Я поеду с Танею в метрополитанию». Поэт, словно провидец...

В 1933 году по призыву комсомола появилась на строительстве станции «Улица Коминтерна» юная москвичка Татьяна Федорова, о чем и написал уже другой, метростроевский поэт Константин Ратнер: «Она пришла неловким землекопом, умея только молодо дерзать...»

Землекоп, бетонщица, бригадир чеканщиц... Она была дочерью своего времени, когда ценилось такое крылатое качество, как энтузиазм, когда стремление к большим свершениям звало комсомольцев-добровольцев на подвиги. Девушка под землей – это уже подвиг. А когда с отбойным молотком, не уступая мужчинам... А когда – в кессоне...

Татьяна Викторовна прошла через все преграды. Уже в тридцатые годы ее имя зазвучало на всю страну. Она была одной из первых, кто откликнулся на призыв комсомола: «Даешь небо!» Смело управляла самолетом, прыгала с парашютом. В 1939-м ее избрали депутатом Верховного

Совета СССР. Одним из великих людей, отдавших за нее свой голос, был художественный руководитель МХАТа Константин Сергеевич Станиславский, пожелавший перед выборами лично познакомиться с ударницей Метростроя.

Всю жизнь Татьяну Викторовну окружали легендарные люди. Она хорошо знала Чкалова и его семью. Была знакома с маршалами страны – Буденным и Тухачевским, героически погибшим в годы войны генералом Карбышевым. Встречалась с руководителем Югославии Броз Тито, болгарским коммунистом Димитровым, испанской революционеркой Долорес Ибаррури. Дружила с космонавтами Гагариным, Титовым, Терешковой...

Смотришь порой исторические кадры по телевизору и изглядываешь среди артистов, музыкантов, художников, политических деятелей ее, нашу Татьяну Викторовну: то на трибуне Мавзолея, то в Кремлевском Дворце съездов, то в Комитете советских женщин...

Когда в 2006 году на станции «Красносельская» открывали портретный барельеф Героя Социалистического Труда Федоровой, первый зам мэра Москвы Людмила Иванова Швецова сказала о том, что



«женщина руководитель в подzemке – это уникальное явление». Татьяна Викторовна была этим самым уникальным явлением. Федорова – первая и единственная женщина на Метрострое, которая 12 лет возглавляла шахту и строительномонтажное управление. Под ее руководством строились такие красавицы станции, как «Киевская», «Проспект Мира» и, конечно же, такой изумруд Кольцевой линии, как «Новослободская», где она работала в тесном контакте с величайшими мастерами – архитектором Душкиным и художником Коринным.

Ее жизнь можно сравнить с бурной рекой – столько в ней было событий и встреч! О многом она поведала в своей книге «Наверху – Москва». А о том, что осталось за кадром, рассказывали с ее слов на страницах «Метростроевца» мы, журналисты газеты. И это – еще одна книга! К сожалению, пока неизданная.

Она была очаровательной женщиной. Красавицей, которой восхищались. Героиней, которой гордились. И в мире, и в стране Московский метрострой ассоциировался с ее именем и ее прекрасным лицом. Будем помнить!

Нина СОЛОВЬЕВА



В светлой дубленке и песочной шапке, в сапогах на высоких каблучках, легкий стук которых раздается по мраморной лестнице управления...

В строгом костюме с воздушным шарфиком на шее, с безупречной прической, неизменной улыбкой и приветствием коллегам, подкрепленным крепким рукопожатием...

В спортивных брючках, красной куртке и... с носилками в руках на субботнике в детском садике...

Как в калейдоскопе мелькают картинки давно ушедших дней, которые запечатлели в моей памяти Татьяну Викторовну Федорову, ставшую еще при жизни легендой, символом Московского метростроя. Сегодня бы о ней сказали «великая», «звездная».



Метростроевцы провожают Алексея Стаханова в Донбасс. 1970 год

Метрострой и Мельпомена

Театр – это зрелищный вид искусства, объединивший литературу, музыку, хореографию, вокал... На Метрострое традиции дружбы с театральным искусством начали складываться на строительстве 1-й очереди метро.

Такое небывалое и масштабное дело, как строительство подземки, привлекло в начале 30-х годов прошлого века десятки тысяч молодых энтузиастов. Массу приезжих поселяли в быстро возводимые бараки – в Лоси, в Лужниках, на Филях, на Потешной, Мясницкой и Мазутной улицах – создавались целые метрогородки. На первых порах надо было обеспечить строителей хотя бы кровом, теплом, водой. Но очень быстро сама жизнь заставила задуматься и о духовной пище. Активисты комсомола выдвинули лозунг: «Культурно жить – производительно работать».

На Метрострой потянулись профессиональные артисты, о чем уже в 1933 году написала газета «Ударник Метростроя»: прямо в шахте представление дал кукольный театр. Но пришло время, и с метростроевцами стали общаться артисты ведущих и популярных театров Москвы. Ранней весной

1934 года на шахте 21-21 бис с предложением о шефстве появились «гонцы» от Первого рабочего художественного театра. Артист И.М. Дуванин сразу включился в работу шахтного драмкружка. Уже 24 апреля труппа пригласила тысячу строителей станции «Красные ворота» на бесплатный спектакль по пьесе А.Н.Островского «Правда хорошо, а счастье лучше».

Через несколько месяцев самодеятельные шахтные артисты справились с постановкой лирической комедии Владимира Киршона «Чудесный сплав», посвященной советской молодежи. Заметным участником спектакля был проходчик Константин Ратнер, не новичок на сцене. До приезда в Москву он работал в Харьковском государственном театре имени Василя Блакитного.

Владимир Куничкин и Виктор Комиссаров в спектакле «Охота жить»



В Москве хотел продолжить артистическую карьеру, но атмосфера небывалой стройки оказалась притягательнее. Прикипел на всю жизнь. А творческую энергию направил в поэтическое русло. Его

27 МАРТА – МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕНЬ ТЕАТРА



Роман Гутовский в спектакле «Лес» по пьесе А.Н.Островского

стихи не раз печатались в «Метростроевце». Однажды он принес в редакцию фотоальбом 30-х годов с несколькими десятками снимков, запечатлевших характерные мизансцены «Чудесного сплава». На некоторых остался – до 90-х годов! – вполне узнаваемым сам Константин Абрамович. Человек, сменивший театр на стройку.

А вот – пример иного поворота судьбы. Первостроитель метро Роман Гутовский к искусству приобщался именно на метростроевских объектах. Отсюда и ушел на фронт. Начинать рядовым автоматчиком, а к концу войны стал офицером, политработником. После Победы у него и пробудился артистический талант. В активе драматического актёра Сызранского театра Гутовского было около двухсот ролей. В последние годы жизни он тесно сотрудничал

с «Метростроевцем», писал в газету статьи о войне.

Не один десяток лет во Дворце культуры Метростроя работал народный театр. Основу труппы составляли талантливые представители метростроевской самодеятельности. Один из них – Владимир Александрович Куничкин. Проходчик СМУ-11, а впоследствии – директор ДК, заслуженный работник культуры, после смены на строительстве «Тушинской» с упоением играл в спектаклях по пьесам Шукшина, Володина, Вампилова. Своим учителем Куничкин считает, прежде всего, главному режиссеру театра Вадима Борисовича Шрайбера, возглавившего в 90-х годах театр «На 5 этаже» и открывшего для многих своих подопечных дорогу на профессиональную сцену. Учителем он называет и Михаила Георгиевича Богомолова, это – первый самодеятельный артист в стране, которому разрешили исполнять на сцене роль самого Владимира Ильича Ленина – в спектакле по пьесе Николая Погодина «Кремлевские куранты».

О Метрострое говорили: «Город в городе». И тут нет никаких преувеличений. Дворец пионеров и Дом культуры в Лоси, Лужнецкий, Черкизовский клубы, Красные уголки СМУ и предприятий – везде кипела творческая жизнь. Везде звучал призыв энтузиастов – культурно жить и производительно работать.

Юрий ПЕТРУНИН

Целые сутки на лыжах!

Андрей ЗЕМЦОВ из ТО-6, участвуя в лыжных соревнованиях сверхвыносливых спортсменов, превзошел рекорд России, установленный в 2010 году.

В полдень, 7 марта, в Одинцовском районе был дан старт традиционным лыжным соревнованиям «Ромашковский вызов -24». Смысл названия в том, что спортсмены бросают вызов не только соперникам, но и самим себе – представлениям о собственных возможностях: какое расстояние может преодолеть человек за сутки на лыже?

Ориентиром для сильнейших лыжников был рекорд России, установленный в феврале 2010 года Сергеем Шабуниним из Солнечногорска, бежавшим по круговой трассе через берёзовые рощи в окрестностях деревни Ромашково: он преодолел за сутки 360 км.

Метростроевский спортсмен Андрей Земцов, завоевавший свое высокое звание мастера спорта международного класса как раз на сверхмарафонских дистанциях, еще два года назад поставил перед собой цель – превзойти достижение Шабунина. Для этого, прежде всего, надо было укрепить материальную базу. Обзавестись современным спортивным инвентарем, спецодеждой и обувью ему помогли администрация ТО-6 и Терком профсоюза работников Мосметростроя.

Важной частью физической подготовки были тренировки на алтайском среднегорье, а также обширная программа предварительных соревнований. В январе-феврале спортсмен десять раз пробежал стокилометровый лыжный марафон. На марафоне «Истринские дали» занял призовое третье место.

В Ромашково, где собралось более восьмидесяти соискателей чемпионского звания и призов, Андрей Земцов прибыл лишь с двумя помощниками – дочерью Натальей и верным другом, председателем метростроевского спортклуба Николаем Акимовым. Другие же именитые соперники обеспечили себя поддержкой целых команд – для подготовки и замены инвентаря, обеспечения питанием и, наконец, контроля за графиком движения – сверхмарафонцы на трассе могут терять ощущение реальности.



Андрей Земцов и его главная помощница — дочь Наталья

К счастью, ничего подобного наш спортсмен не испытал, хотя без проблем не обошлось. Тут и потеря времени на переобувание, и преодоление части расстояния по темному лесу – из строя вышел закрепленный на голове фонарь. И был еще один непредвиденный момент, когда организм перестал принимать специальную, высококалорийную пищу. «Выручил» соленый огурец – дал прилив свежих сил. По просьбе отца дочь сумела раздобыть такой желательный для него на тот момент «деликатес».

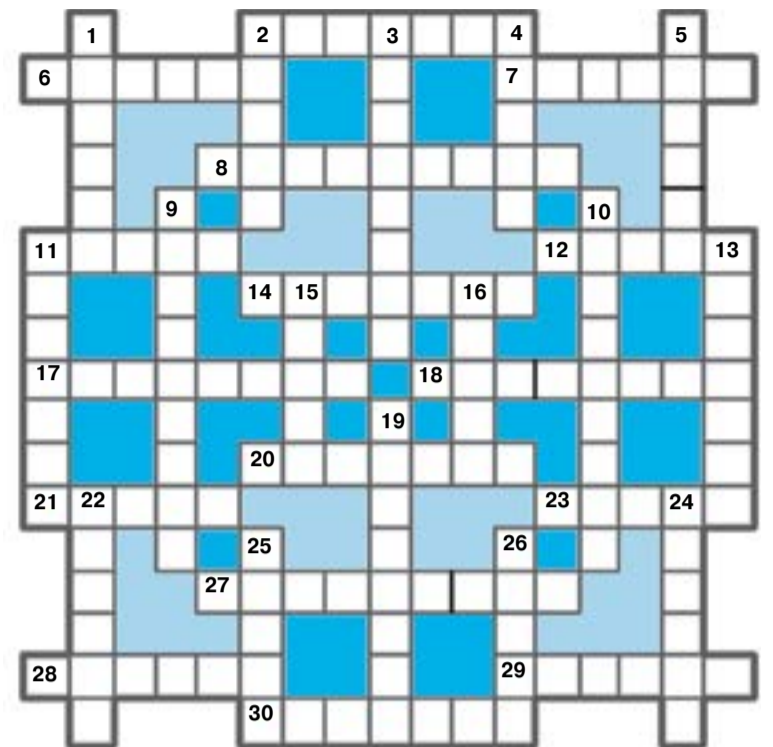
Андрей Земцов превзошел рекордное достижение Шабунина, он прошел 385 километров! Значит, одной своей цели упорный метростроевец добился. Но его чемпионский титул еще впереди. На этот раз удачливее его оказались два сверхмарафонца. Лучший результат – 392,7 км – показал Сергей Константинов из Арзамаса. Совсем немного уступил ему москвич Георгий Логинов. Андрей Земцов стоял на третьей ступени пьедестала почета.

Юрий ПЕТРУНИН

Уважаемые метростроевцы.

По вопросам нарушения прав и законных интересов юридических лиц и граждан сотрудниками Московского метростроя, с сообщениями о коррупции, готовящихся или совершенных преступлениях, недоработках в работе организаций, о фактах склонения к действиям коррупционного характера и иным правонарушениям, связанным с процессом исполнения должностных обязанностей, вы можете направлять информацию на электронный адрес: hotline@mosmetrostroy.com
Тел.: 8-495-783-59-10 (автоответчик)

Кроссворд



По горизонтали: 2. День недели. 6. Стихотворение на заданные рифмы. 7. Обозначение медленного музыкального темпа. 8. Не сдающийся конкурент интернета. 11. Подкидная сетка на горизонтальной раме, на которой выступают акробаты. 12. Подслащенный фруктовый, ягодный сок. 14. Биатлонист в него упирается плечом. 17. Рыба с герба волжского города Саратова. 18. Важный показатель работы метрополитена. 20. Одно из качеств хорошего человека. 21. В православной церкви – возвышение перед царскими вратами. 23. Повесть Валентина Распутина. 27. Токосъемник электрички, трамвая. 28. Стальной брусок для высекания огня из кремня. 29. Шарнирный механизм, используемый в автомобилях. 30. Станция метро в Замоскворечье, открытая в 1986 году.

По вертикали: 1. В пении – быстрый виртуозный пассаж. 2. Город в Тульской области. 3. Бывает транспортная и сюжетная. 4. Прабабушкин халат или откидная крышка верхней части двигателя. 5. Станция второй очереди московского метро. 9. Ломтик хлеба с маслом. 10. Оптический прибор для рассматривания очень мелких предметов. 11. Светящаяся точка на чём-нибудь. 13. Изначальное название большого, четырёхосного железнодорожного вагона. 15. Толстый холст кустарного производства. 16. Крайне воздержанный человек. 19. Крупное музыкальное произведение для хора. 22. Рыба со змеевидным телом. 24. Город, который в годы Великой Отечественной войны был соединён железной дорогой с Тайшетом. 25. Быстрый танец или вид движения лошади. 26. Скошенная часть ребра или кромки.

Составил А. ПЕТРУНИН

Ответы на кроссворд, опубликованный 19 декабря

По горизонтали: 1. Обделка. 4. Штольня. 9. Аура. 11. Орёл. 12. Бульдозер. 15. Игрек. 18. Турин. 19. Кашалот. 20 «Васька». 21. Роттер. 25. Акафист. 26. Тибет. 27. Огарь. 31. Проскурин. 33. Обод. 34. Панк. 35. Паритет. 36. Береста.

По вертикали: 2. Барс. 3. Латук. 5. Отвес. 6. «Нерв». 7. «Марьино». 8. Блокнот. 10. «Адидас». 13. Бересклет. 14. Пустельга. 16. Казашка. 17. Подрост. 22. Котелок. 23. Сфинкс. 24. Альпака. 28. «Трест». 29. Лидер. 30. Роза. 32. Факт.

Стартовал весенний турнир

На стадионе «Металлург» состоялись первые игры первенства Мосметростроя по мини-футболу. В нем участвуют 16 команд: ТО-6, СМУ-2, СМУ-3, СМУ-4, СМУ-6, СМУ-8, СМУ-9, СМУ-12, СМУ-19, Тоннель-2001, КСУМ, УММ, УСР, СМС, Метрогипротранс, КСУМ-1 и КСУМ-2. Команды разбиты на 4 подгруппы, игры в которых ведутся вкруговую. Победители подгрупп разыграют призовые места.

Почин Евгения Склярва

Во встрече команд ТО-6 и СМУ-2 счёт был открыт на 3-й минуте. Этого добился форвард тоннельщиков Евгений Склярв. Через несколько атак отличился его товарищ по линии нападения Алексей Чернышёв, а закрепил преимущество многократных чемпионов их ветеран Игорь Есиков. После смены ворот инициативу перехватили футболисты СМУ-2. Большую часть тайма они владели мячом, но «размочить» счёт им так и не удалось – ударам не хватало точности. Итог – 3:0 в пользу ТО-6.

Удачные атаки СМУ-3

Следующий матч оказался более щедрым на голы, хотя сначала обе команды – СМУ-3 и СМУ-4 – осторожноничали. Но обострение про-

изошло после середины первого тайма. Счёт открыл нападающий команды СМУ-3 Валентин Лескин, а его успех развил капитан этой же команды Владислав Абрамов. Лишь после перерыва их соперники попытались переломить ход игры. Максим Вышенков сократил разрыв в счёте – 2:1. Однако, ему ответили голами те же Лескин и Абрамов. И лишь под самый конец матча Вышенков повторил свой успех, но этого было мало даже для ничьей. Победили футболисты СМУ-3 – 4:2.

Обладатели Кубка – на высоте

Футболисты УММ, отличившиеся прошлой осенью в розыгрыше Кубка Мосметростроя, во встрече с командой Тоннель-2001 овладели инициативой с первых игровых эпи-

зодов. Один из них красиво – ударом головой – завершил Евгений Артамонов. Следом успеха добился еще один форвард УММ Андрей Князьков. И забитый им мяч в этой игре оказался последним, так как второй тайм остался безголевым. 2:0 – первый успех команды УММ в новом сезоне.

Всё же верх – за СМУ-8

Игра команд КСУМ-1 и СМУ-8 поначалу складывалась в пользу коммунальщиков. Доказательством стал увенчавшийся красивым голом прорыв Максима Клеймёнова. Стремясь развить успех, и он, и его товарищи старались потом действовать наверняка, делали лишние пасы. А соперники смогли не только отыграть благодаря неожиданному и точному удару Евгения Кузьмина. В конце матча тот же удачливый Кузьмин поставил победную точку – 2:1 в пользу СМУ-8.

Две ударных фамилии

В протоколе матча команд СМУ-19 и УСР со стороны первой из них, ставшей победительницей со счётом 4:1, значатся только две фа-

мили. Два мяча записаны за Сергеем Козловым, по одному забил Дмитрий и Сергей Маракулины. Единственный ответный мяч провёл Павел Бодалов, но он тоже запомнится, так как это первый гол отделочников, только с этого года включившихся в метростроевские турниры.

Первая неявка

Встреча команд СМУ-6 и СМУ-9, к сожалению, не состоялась, так как последняя на стадион не явилась. Поэтому футболистам СМУ-9 засчитано техническое поражение, а команда СМУ-6 получила полновесные три очка.

МГТ начинает и выигрывает

Встреча футболистов Метрогипротранса и СМУ-13 оказалась самой результативной. Причем, из общего количества в 7 мячей на долю проектировщиков пришлось 6. Очень активный форвард МГТ Роман Кондрев поразил ворота соперников уже на 3-й минуте. И он же, кстати, стал автором последнего гола. Также два взятия ворот на счету Алексея Авдеева. А по одному разу от-

личились Денис Слизов и Дмитрий Никаноров. Уйти от безответного поражения команда СМУ-13 смогла только благодаря одному точному удару Андрея Пономарёва. Убедительная победа МГТ – 6:1.

Второй успех команды СМУ-3

Очень упорной получилась игра команд СМУ-3 и СМУ-2. Первой из них, уже познавшей вкус победы, хотелось продолжить в том же духе, а её соперники стремились доказать случайность своего стартового проигрыша. И поэтому первый тайм получился безрезультатным. Но после смены ворот сказался явный игровой перевес футболистов СМУ-3. Они забил 4 гола: два на счету капитана Владислава Абрамова, по одному разу отметились Валентин Лескин и Валентин Лиховенко. А в составе команды СМУ-2 нашёлся только один точный бомбардир – Дата Карчава. Так что со счётом 4:1 верх взяла футболисты СМУ-3.

Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба
Мосметростроя

Учредитель — Открытое Акционерное Общество «Московский Метрострой»

Главный редактор Н.Н. Соловьева

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

Телефон (495) 783-59-00 (доб. 459; 414; 591)

E-mail: gazeta@metrostroy.com

www.metrostroy.com/press-centre/magazine

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.

Номер подписан в печать 17.03.2015 г.
Газета отпечатана в типографии ООО «Тисо Принт»: 100253, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 15. Тираж 1170