

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## НОВОСТИ

### ВСЁ ВНИМАНИЕ ПУТЕВОМУ БЕТОНУ

К началу августа по левому тоннелю Митинско-Строгинской линии путевой бетон был уложен на протяжении 3255 метров — от станции «Крылатское» до точки «С». Этим занимались ТО-6, СМУ-1 и Тоннель-2001. К тому же моменту Ингеоком, идя по правому тоннелю от станции «Строгино», продвинулся на 816 метров. В августе путевой бетон укладывали только в правом тоннеле, общий итог составил 1150 метров. Из них 350 сделал ТО-6, 500 — Тоннель-2001 и 300 — Ингеоком.

Плановое задание на сентябрь резко увеличено. За первый месяц осени должно быть забетонировано в общей сложности 2600 метров. В том числе за 800 метров отвечает СМУ-3, начавшее работать в левом тоннеле, проходка которого была осуществлена с помощью малого «Херренкнехта». После выполнения сентябрьского плана суммарный отстоп по всей Митинско-Строгинской линии составит менее 5 км.

### ЕЩЕ ПОЛКИЛОМЕТРА АСФАЛЬТА

Работая на точке «С» Краснопресненской магистрали, дорожники заасфальтировали полукилометровый отрезок правого автотранспортного тоннеля — от монтажной камеры до рампы.

### НАЧАТ МОНТАЖ БЛОКОУКЛАДЧИКА

Участок Накипа Файзрахманова из СМУ-8, сооружающий наклонный ход «Достоевской», собрал первые 12 полуколец и колец обделки. На них начал монтаж блокоукладчика.

### ДАЛЬШЕ — «МАРЬИНА РОЩА»

Стройплощадка, отведенная под сооружение вестибюля станции «Марьяна Роща», находится на углу Суцевского вала и Шереметьевской улицы. 3 сентября там прошло первое рабочее совещание. В нем приняли участие представители Управления Мосметростроя, Метрогипротранса, СМУ-1 (генподрядчик станционного комплекса), а также СМУ-9 и СМУ-8, которому предстоит проходка эскалаторного тоннеля.

На совещании, его вел главный инженер Мосметростроя Б.И. Яцков, обсуждались вопросы, связанные с завершением оформления необходимой документации, с расширением стройплощадки.

### «МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2008 ГОД

Началась подписка на первое полугодие 2008 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 188 руб. 46 коп., до востребования — 185 руб. 64 коп., до квартиры — 193 руб. 86 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 198 руб. 12 коп.

## Долгожданный пуск



Д.В. Гаев, В.М. Платонов, Ю.М. Лужков и Г.Я. Штерн перерезают ленточку у входа на «Трубную».

30 августа, накануне Дня города и празднования 860-летия Москвы, в центре столицы состоялось радостное событие — пуск первой очереди центрального участка Люблинско-Дмитровской линии метро. Теперь поездка через «Чкаловскую» идет до станции «Трубная». И у входа в её вестибюль, выстроенный в самом начале Цветного бульвара, состоялся многолюдный торжественный митинг.

Недавняя строительная площадка чудесным образом преобразилась в благоустроенный уголок мегаполиса с зелёным газоном, с красивыми фонарями и скамейками. Три венкиоска, несколько осовременившие старинный бульвар, по случаю пуска получили праздничный наряд из разноцветных флажков. Но главным украшением торжества стали, на мой взгляд, просветленные лица метростроителей, собравшихся на долгожданную и очень приятную церемонию, венчающую их многолетний напряженный труд.

«Трубную» начали строить очень давно, старт проходки ствола 941-й шахты датируется 1990 годом. И, тем не менее, по ряду причин стро-

2007-го. Поэтому лето для метростроителей, занятых на центральном участке, получилось очень жарким. Им надо было укладываться в сверхжесткие сроки. И они с ними справились.

В коротких интервью, которые удалось взять у ряда участников торжества, кто-то говорил именно о последних днях, а кто-то вспоминал даже прошлый век.

Старожил 941-й шахты, начальник первого участка СМУ-8 Игорь Владимирович Бойков рассказывал, с каким горьким чувством в 1998 году занимался консервацией нескольких забоев «Трубной»: и в левом путевом тоннеле, и в СТП, и в наклоне. А, вообще-то, этот объект, особенно пересадочный узел, много дал ему как инженеру. Заместитель Бойкова Сергей Иванович Старчиков привел конкретный пример — поиск новых решений потребовался для монтажа первых прорезных колец малого наклона. И счел нужным по случаю пуска хотя бы упомянуть проходческие бригады Анатолия Бельского, Николая Егорова, Владимира Маринюка, Александра Шевченко.

Начальник третьего участка Накип

Галиевич Файзрахманов, отвечающий за строительство вестибюля, похоже, еще не совсем отошел от предпускового натиска. Самым сложным моментом ему показалось форсированное возведение конструкций лестничного спуска с подходным коридором и предоставление фронта работ под благоустройство:

— Пришлось приложить все знания, чтобы четко спланировать оставшиеся дни и даже часы. Мы справились с задачами, и я благодарен за это своему заму Камилу Маматказину, механику Константину Иванову, бригадиру Владимиру Булгакову. Неплохо проявили себя наши молодые горные мастера Максим Пронькин и Михаил Карпукхин.

Немало фамилий строителей прозвучало и в ответе начальника второго участка СМУ-8 Сергея Викторовича Мерзликина на вопрос об основных впечатлениях от завершеного дела:

— Еще год назад средний зал «Трубной» выглядел так, что пуск станции к нынешнему сроку представлялся почти нереальным. Тем не менее, теперь им уже можно любоваться. Получилось великолепное



Новая станция уже вписалась в центральную часть города.

ителям перед пуском все равно не хватало времени. Главная из них заключается в том, что нормальное финансирование центрального участка было возобновлено лишь два с половиной года назад, а сроки поставки оборудования дотянулись вплоть до июля



Первые пассажиры.

Отличное настроение у руководителей города и Метрополитена, приехавших на праздник пуска.



сооружение. Это говорит о больших возможностях СМУ-8, в том числе и нашего молодого коллектива. Инженеры участка — мой зам Виталий Кривчик, меха-



Знаменитая буква «М» появилась и на Трубной площади.

ник Александр Стародумов, мастера Александр Леонов, Андрей Цыганков, Алексей Матвеев — работали с полной самоотдачей. На высоте всегда были и основные наши бригадиры — Игорь Брызгин, Сергей Ушков.

Стоявший рядом Виталий Кривчик добавил:

— Обязательно надо сказать, какой весомый вклад в успех дела внёс зам главного инженера нашего СМУ Александр Иванович Спирин.

Неожиданно выяснилось, что на этом же участке работает отец Виталия. Николай Александрович Кривчик — плотник-крепыльщик. На строительство «Трубной» попал, когда только начали копать котлован под вестибюль. Очень доволен тем, что получилось в результате:

— От такой красоты душа радуется. Есть желание идти дальше. Тем более что старший сын уже строит метро, а второй учится этому полезному делу.

Естественно, что представители СМУ-8, наряду с отделочниками, в тот день больше всех были на виду. Но поездка к станции пошла по тоннелям, пробитым под землей другими СМУ, по рельсам, проложенным путейцами ТО-6.

И вот что было сказано о перегонах.

Начальник участка СМУ-6 Николай Александрович Панов:

— Главное, что все получилось нормально. Рядом с опытными бригадирами, такими, как Владимир Ситников, Александр Юсов, выросли все-таки и молодые кадры. А мы два года назад радовались тому, что вернулись на шахту, снова занялись своей основной работой — проходкой.

Главный инженер СМУ-15 Олег Григорьевич Литовченко:

— Перегоны начинались непросто.





## Завершающий аккорд эскалаторщиков

21 августа для участка Дмитрия Владимировича Колесова из СМУ-4 было по-своему знаменательным днём. Эскалаторщики заканчивали навешивание ступеней на последнюю из четырёх лент большого наклона «Трубной». Поскольку на малом наклоне эту операцию осуществили ещё раньше, то получилось, что участок в конце дня мог рапортовать о сборочной готовности всех восьми «лестниц-чудесниц» пусковой станции. И по части монтажа оставалось лишь установить балюстрады, а на них – постоянное освещение. Но это если говорить по большому счёту, так как всяческих доделок и переделок по обоим наклонам предстояло еще немало.

И в основном ими были заняты тогда мысли инженеров-эскалаторщиков, находившихся в вестибюле «Трубной». В дополнение, конечно, к вопросам, связанным с пуско-наладочными работами. А наращивание рубчатой ленты шло своим чередом, в привычном ритме. Одни рабочие подносили ступени из глубины кассового зала, другие надевали на них мелкие комплектующие детали и передавали в приемок перед входом на эскалатор. Оттуда будущая лестница шаг за шагом уходила вниз.

Помимо специалистов СМУ-4 в наклонном ходе и поблизости от него трудились представители эс-



Горный мастер С.А. Бурцев.

калаторной службы Метрополитена и завода-изготовителя. Присутствие последних вполне объяснимо, поскольку для «Трубной» заказали новый вид эскалаторных машин. Здесь состоится нечто вроде их премьеры. Но была и особая причина для приезда в Москву питерских машиностроителей. О ней рассказал начальник участка Колесов, которого нам все-таки повезло перехва-

тить по ходу его постоянных перемещений по пусковому объекту.

—Конструкция этих машин нам, в принципе, знакома, — сказал Дмитрий Владимирович. — Но изменения есть практически в каждом узле. И есть у нас претензии к качеству исполнения. Детали трудно подгоняются одна к другой, устранение многочисленных несоответствий требует дополнительных затрат времени. Особенно это касается цепей, амортизаторов. И главное несоответствие мы ощущаем между объемом решаемых проблем и поставленными перед нами сроками. Мы посчитали, что на нормальное устранение всех отмеченных заводских дефектов потребовалось бы порядка трёх с половиной недель. Но кто же нам их даст?

На вопрос о квалификации эскалаторщиков Колесов ответил, что она вполне соответствует задаче. К числу наиболее надежных и опытных мастеров он отнёс Сергея Бурцева, Владислава Козюлина. Среди бригадиров выделил Алексея Новожилова, Вячеслава Мотавина. Есть возможность и самые ответственные работы вести круглосуточно, и всего в них занято около 70 человек. При этом разделение на большой и малый наклоны нет.

—У нас все отвечают за весь комплекс, — так сформулировал свой организационный подход Дмитрий Владимирович, сравнительно недавно — в июне прошлого года возглавивший участок.

А всего он вот уже 15 лет занимается монтажом эскалаторов. Какой при этом набрал километраж — не считал. Но Колесов уверен, что более жёстких сроков в его метростроевской жизни еще не было. Существуют нормативы, по которым на монтаж и обкатку подобных эскалаторов (длина большого наклона около 100 метров) отводится более четырех месяцев. Здесь же основная часть работ пришлось на один август. Одна из причин такой неравномерной загрузки связана с задержкой поставок эскалаторных секций, но были и другие.

Горный мастер Сергей Бурцев стал метростроевцем три года тому назад. Он еще не набрал, конечно, статистики для суждений о жёсткости тех или иных сроков, хотя с нормативами должен быть знаком. Поэтому он говорит, что вообще-то приводы поступили на площадку поздно. Еще студентом Горного университе-



Ступени ждут очереди «встать в строй».

та Сергей проходил практику на строительстве второго выхода «Маяковской». В конце её уже справлялся с обязанностями мастера. Когда эскалаторы нового выхода повезли на знаменитую станцию первые сотни пассажиров, он, пожалуй, впервые в жизни испытал серьезное чувство гордости за дело рук своих. После «Маяковской» Бурцев уже как дипломированный инженер работал на реконструкции эскалаторов станции «Арбатская» глубокого заложения. Теперь вот участвует в оснащении наклонным транспортом «Трубной», которая зарождалась, когда Сергей еще, наверно, в начальную школу ходил.

Здесь он постигает непростую науку маневра рабочей силой. Каждый день из множества задач надо выделять самые неотложные, чтобы параллельно выкраивать время для задач, казалось бы, второстепенных, но тоже обязательных.

В тот августовский день перед всеми четырьмя лентами большого эскалатора висели ограждающие ленты, так как их иногда прокручивали. Нам, как корреспондентам «Метростроев-



А.А. Молнар работает на малом наклоне. К.С. Виноградов.



Ветеран-эскалаторщик А.П. Шикин.

Начальник пятого участка СМУ-4 Д. В. Колесов.

ца», подсказали, по какой из них и когда все же можно спуститься вниз. По дороге мы сделали два снимка, но больше задерживаться не стали — надо было еще побывать на малом наклоне.

Все его ступени собраны. На пересадочных эскалаторах заканчивалась установка балюстрад. Среди работавших там людей нам встретился электрослесарь-монтажник Андрей Молнар. Он не эскалаторщик, направлен на наклон с участка Алексея Баклицкого. И это естественная взаимовыручка подразделений СМУ-4.

Как раз там же, на пересадочном



Электрослесарь-монтажник К.С. Виноградов.

узле, мы смогли побеседовать с человеком, чья фамилия прежде всего всплывала в памяти, если речь заходила об эскалаторах — Александр Павлович Шикин около тридцати лет возглавлял пятый участок СМУ-4, начав с Рижского радиуса. Он, в частности, рассказал, чем занимались эскалаторщики в паузах между пусками станций:

—Если не было работы по нашему профилю на строительстве какого-нибудь административного или торгового здания, мы подключались к обычным монтажным задачам других участков СМУ-4.



Фото А. ПОЛОВА

Начальник пятого участка СМУ-4 Д. В. Колесов.

Ветеран вспомнил, как много-много лет назад его поразили внушительные размеры эскалаторных машин, когда впервые подошел к ним близко. И он до сих пор сохраняет уважение к этим беспримерным труженикам, которые почти сутками безостановочно несут на себе пассажиров метро. Александр Павлович не стал говорить, что на «Трубной» сложилась самая трудная по срокам ситуация. Он сказал о другом:

—Почти что за тридцать лет мы лишь однажды получили возможность монтировать эскалатор по нормам времени, записанным в нормативах. Во всех остальных случаях приходилось наверстывать чье-то отставание. И в конце концов наши эскалаторы начинали служить людям...

Неделю спустя эскалаторы станционного комплекса «Трубной», действительно, нормально пройдя обкатку, были приняты комиссией к эксплуатации. Начальник ОЭМУ Управления Мосметростроя Владимир Алексеевич Сальков назвал труд эскалаторщиков героическим:

—Последние комплектующие для большого наклона они получили 27 июля и за один месяц успели смонтировать и запустить все четыре машины. А на каждой 560 ступеней!

Юрий ПЕТРУНИН.

## 9 сентября — День танкиста



Поездка в Бородино.

Ежегодно во второе воскресенье сентября по всей стране отмечается День танкиста. Обязательно празднуют его и в колледже № 53 Метростроя, который носит имя Героя Советского Союза М.Ф. Панова, командира 1-го гвардейского танкового Донского корпуса. Корпусу, первому из всех танковых соединений, было присвоено звание «гвардейский», он первый получил территориальное наименование «Донской», и, наконец, пер-

вый в истории Отечественной войны поднял на постамент танк-памятник Т-70. На знамени танкового соединения — ордена Ленина, Суворова, Красного Знамени.

В музее нашего колледжа хранится немало воспоминаний, написанных ветеранами-танкистами. В рукописях воинов рассказы о героизме, мужестве и бесстрашии командиров и красноармейцев. 3 сентября на торжественной линейке, посвященной началу нового учебного года, мы снова вспоминали героев, от-

стоявших свою Родину в годы Великой Отечественной войны. И снова были с нами ветераны корпуса.

Кто в училище не знает о легендарном Михаиле Шкадине, который в самом начале войны служил в 19-й танковой бригаде, оказавшейся осенью сорок первого в самом пекле? Каждый наш учащийся знает, а теперь будут знать и первокурсники, о подвиге танкистов у поселка Уваровка. Это было 8 октября 1941 года...

За поселком Уваровка было обнаружено большое скопление вражеской техники: немцы здесь стояли на доздравке горючим и боеприпасами. Командир разведывательного батальона Михаил Шкадин отдал приказ перейти в атаку. Удар шести советских танков был ошеломляющим. Сонные фашисты металась среди огня и горящей техники. Наши танкисты расстреливали их в упор, давили гусеницами БТРы и другие машины. Они полностью уничтожили технику противника, примерно полк эсэсовцев. Но из шести танков пять были подбиты и с поля боя не вернулись. Возвратиться к своим удалось лишь танку Шкадина.

Потом Михаил Шкадин героически сражался под Сталинградом, при освобождении Орла и Белоруссии. В ходе операции в районе города Речицы благодаря находчивости и смелости комбата удалось выволить из немецкого тыла два батальона, вернуть в строй завязшие в болотах танки и сбившиеся с пути машины.

К сожалению, Михаил Шкадин не дошел до Победы. Его могила находится в городе Лоеве на Днестре.

Настоящий подвиг совершил красноармеец Холминов — об этом бесстрашном воине наши ребята не раз писали в своих рефератах. Получив от командира задание прорваться к своим, чтобы добыть боеприпасы и попросить подкрепления, он скрывается в темноте ночи. Осенний дождь превратил переполненное поле в липкое месиво. Как ни старался Холминов идти тихо, грязь чавкала под ногами. Решил ползти. Но ползти с каждой минутой становилось все тяжелее. Он твердил себе: «Я должен выполнить задание командира».

В воздух взлетела ракета, ярко осветив поле. Красноармеец заметил немецкую пушку и около десятка немецких

солдат. Решение взять фашистов в плен пришло молниеносно. Он подполз к пушке, поднялся с земли и во весь голос закричал: «Руки вверх!». Один из гитлеровцев схватился за автомат. Но Холминов тут же дал очередь. Фашисты упали навзничь. Потом смелый воин приказал немцам идти вперед и привел пленных в расположение штаба. Он выполнил задание. Его подразделению была оказана своевременная помощь, а самому Холминову объявлена благодарность.

Таких рассказов о героическом прошлом советских солдат и офицеров собрано в музее немало. К тому же он по-прежнему пополняется новыми материалами, которые передают нам ветераны, родные и близкие танкистов 1-го гвардейского Донского танкового корпуса.

Благодарность... Вечное уважение и память заслужили герои.

С праздником вас, ветераны-танкисты Великой Отечественной!

С праздником, уважаемые солдаты и офицеры, несущие сегодня службу по охране нашего Отечества!

Александра СИДОРОВА,  
директор музея колледжа № 53  
Метростроя.



## Долгожданный пуск

Окончание, начало на стр. 1

Пока технику приводили в порядок, пока коллектив складывался... Хорошо, что есть у нас такой надежный метростроевец, как Александр Филиппович Невин.

Директор СМУ-3 Виктор Васильевич Сергиевский:

—Свои перегоны мы прошли, как положено. Начальник участка Андрей Константинович Чижевский проявил себя как настоящий профессионал. В наших тоннелях не оказалось ни одного негабаритного места.

Общую положительную оценку всему, что сделали на центральном участке метростроевцы, дали мэр Москвы, председатель Московской городской думы, начальник Метрополитена и генеральный директор Мосметростроя.

В ответ на доклад Дмитрия Владимировича Гаева о том, что линия готова к приему пассажиров, Юрий Михайлович Лужков назвал открытие «Трубной», позволяющее повысить уровень комфорта жизни москвичей, хорошим подарком к Дню города.

—Не только под землей, но даже на поверхности ощущается благотворное влияние строительства метрополитена, — сказал мэр Москвы. — И мы никогда не остывали в своем желании строить его дальше.

Обозначив перспективы столичного метростроения (сооружение 70 км

линий и 30 станций), Юрий Михайлович Лужков назвал гарантией выполнения этих планов наличие в городе соответствующих финансовых возможностей и высококвалифицированных строителей.

Владимир Михайлович Платонов, председатель городской думы, прямо увязал пуск новой станции с решением острой проблемы столицы:

—Строительство метро — это борьба с

дорожными пробками. Стройте дальше спокойно, на хорошие деньги. Мы в бюджете их всегда найдем.

Геннадий Яковлевич Штерн поблагодарил руководителей города за реальную поддержку метростроения, позволившую не только строить участок глубокого заложения, но и сохранить такой необходимый Москве коллектив. Г.Я. Штерн назвал метростроевские подразделения, принявшие участие в строительстве первой очереди центрального участка Люблинско-Дмитровской линии: и горнопроходческие организации, и монтажников, и от-



делочников. А завершил свое выступление на митинге генеральный директор Мосметростроя очень конкретным заявлением:



—Наши коллективы теперь плавно переходят на вторую очередь центрального участка. Поэтому разрешите заверить, что в 2009 году от «Трубной» поезда придут на станцию «Марьино Роща».

Знакомство с «Трубной» вполне оправдало надежды тех, кто на ней побывал. Яркая, оригинальная новая 173-я станция вполне может претендовать на место в первой десятке наиболее красивых метровокзалов Москвы. Строители, спустившиеся на платформу вслед за почетными гостями и журналистами, не торопились оттуда уходить. Были там и проектировщики. Вице-президент Метрогипротранса Ефим Семенович Барский обратил внимание на то, как архитектор «Трубной» Владимир Зиновьевич Филиппов отлично использовал для ее оформления возможности колонно-стенной конструкции.

—Первой станцией такого типа была «Крестьянская застава». А эта получилась еще удачней.

Первый заместитель председателя правления Тоннельной ассоциации России Сергей Николаевич Власов говорил примерно о том же:

—Такая конструкция трехсводча-

**Принимай, Москва, подарок!**  
**На «Трубной» накануне пуска:**  
(слева направо) **Н.А. Панов** и **Ю.Н. Левченко (СМУ-6)**, **С.С. Зайцев, М.Ю. Арбузов (СМУ-5)**, генеральный директор Мосметростроя **Г.Я. Штерн**, **Г.П. Бокучава (СМУ-10)**, **А.Н. Ададунов и И.И. Колдунов (СМУ-6)**, **О.Г. Литовченко** и **С.А. Алексанян (СМУ-15)**.

той станции глубокого заложения, со вставками, мне понравилась. Она обогащает палитру возможных архитектурных решений.

Этих высказываний крупный специалист начальник участка УСР Николай Иванович Рекутин не слышал, я подошел к нему позже. Как оказалось, он как раз и на «Крестьянской заставе» работал:

—Та станция получилась неплохая, но эта богаче, ярче. Она, действительно, праздничная. Так что удовлетворение от сделанного есть.

Для заместителя главного инженера Мосметростроя Олега Николаевича Мельникова это первый пуск в новом качестве. Он успел сбрить свою густую предпущиковую бороду, но отдохнуть от всего, конечно, не успел и обошелся одной фразой:

—Отвечать не только за отделку, но и за весь комплекс вопросов, намного тяжелее, но... приятнее.

А одна из первых пассажирок, приехавших на «Трубную» со стороны «Чкаловской», банковский работник Светлана Владимировна Кан, сказала, что ехать по новой линии хорошо, что станция радует глаз, но вообще-то ей удобнее было бы выйти на «Сретенском бульваре».

Тем временем в традиционной для новых станций Книге отзывов стали появляться записи. Одну из них оставил Юрий Михайлович Лужков:

«Очень рад тому, что наше метростроение не погубило в темные и опасные 90-е годы. Очень рад тому, что наши возможности в новом тысячелетии позволяют развивать московское метро. С открытием «Трубной» и с праздником города!»

**Юрий ПЕТРУНИН.**



**Как «новгородские бояре» запечатлены на своей станции инженеры СМУ-8 А.Н. Кормушин, И.В. Бойков и М.В. Иванов.**

**Архитектор «Трубной» В.З. Филиппов и заместитель главного инженера Мосметростроя О.Н. Мельников.**

## Кроссворд



### Ответы на кроссворд, напечатанный 31 августа

**По горизонтали:** 1. Удлище. 4. Узловая. 9. Гипс. 11. Ясли. 12. «Калужская». 15. Редис. 18. Рукав. 19. Ёмкость. 20. Гранит. 21. Бронза. 25. Горбыль. 26. Акциз. 27. Фаянс. 31. Диагональ. 33. Тара. 34. Тире. 35. Саратов. 36. Траверз.

**По вертикали:** 2. Дило. 3. Идеал. 5. «Ловат». 6. Аист. 7. Углерод. 8. Литавры. 10. Ожегов. 13. Дистанция. 14. «Шукинская». 16. Дмитров. 17. Штабель. 22. Грамота. 23. Убыток. 24. Гостев. 28. Лимит. 29. Глина. 30. Арфа. 32. Кипр.

**По горизонтали:** 4. В смеси с воздухом образует рудничный газ. 6. Продукт переработки нефти. 8. Река, на которой стоит Новгород. 9. Проезжает по новой линии метро непосредственно перед пробным поездом. 12. Очень важное для метростроевцев слово. 13. Старинное название московской Красной площади. 14. Сельскохозяйственное орудие для вспашки земли. 19. Город в Волгоградской области, выросший благодаря добыче нефти. 20. Передовой отряд, часть войск, находящаяся впереди главных сил. 21. Вокруг этого ювелирного украшения выстроена важная часть сюжета «Трех мушкетёров». 22. Политическая ориентация легендарного матроса Железняка. 25. Недавнее зрелище для сотен тысяч зрителей, устроенное в небе подмосковного города Жуковского. 26. Промысловая рыба, в консервах плавает в собственном соку. 27. Музыкальный инструмент. 31. Станция метро, которая должна быть построена на юго-востоке Москвы. 32. Знаменитый российский балетмейстер. 33. Карточный термин, почему-то увязываемый с проживанием в Сочи. 34. Отсутствие веселья.

**По вертикали:** 1. Архитектор, соавтор А. Орлова по проектам станций «Печатники» и «Братиславская». 2. Ему был поставлен памятник на станции «Измайловский парк», которую позже переименовали в «Партизанскую». 3. Популярный шашлычный соус. 5. Библийское крупно-размерное судно. 7. Характер, совокупность душевных свойств. 8. Их обычно смежают на ночь или навсегда. 10. В течение нескольких десятилетий эта улица называлась Метростроевской. 11. Станция метро, которую СМУ-10 построило под руководством Б. Гуназы. 15. В метро обычно облицовывается мрамором, хотя и не колонна. 16. Японский город, в котором недавно проходил чемпионат мира по легкой атлетике. 17. Минимальная порция света. 18. Хлебный злак, дающий нам пшено. 23. Традиционный вид расфасовки лекарства. 24. Для студента — возможность дополнить теоретические знания, полученные на лекциях. 25. Автобетономешалка. 28. Планета Солнечной системы. 29. Движущая сила. 30. В старой деревне — строение для сушки снопов перед молотбой.

**Составил М. ПЕТРУНИН.**

## Памяти Александра Сергеевича НОЗДРИНА

Не дожив пяти недель до своего 103-летия, в подмосковном городе Юбилейном скончался старейший строитель московского метро Александр Сергеевич Ноздрин. В Москву он приехал в начале 30-х годов, успев поработать на угольной шахте и рудном руднике. Проходчиком и бетонщиком Ноздрин трудился на сооружении станций глубокого заложения «Красные ворота» и «Маяковская».

На Великую Отечественную войну перво-строитель ушел добровольцем, к победному её концу стал командиром батальона, был отмечен орденом Красной Звезды и другими боевыми наградами.

Еще в пору своей работы на шахте 21—21бис Александр Ноздрин сочинял для метростроевской самодеятельности тексты на злобу дня. Потом занялся серьезной прозой. В 1937 году в журнале «Октябрь» была напечатана его повесть о строителях метро «Первая линия». Положительные отзывы на нее появились в «Правде» и в «Комсомолке». Первого прозаика с Мосметростроя приняли учиться в Литературный институт.

После Победы А.С. Ноздрин профессионально занимался литературной деятельностью. Издал несколько повестей и роман «Вечерний колокол», сборники стихов. К столетию писателя, отмеченному и в нашей газете, была напечатана первая книга романа «Голубая Неручь», посвященная истории его родного орловского села.

Имя Александра Сергеевича Ноздрина навсегда вошло в историю коллектива московских метростроителей.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного.

**Группа товарищей.**

**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 4.09.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2350

Заказ № 643