

В Новой Москве открылась инфекционная больница, в строительстве которой приняли участие сотрудники Московского метростроя. Как это было – стр. 2

К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Вспоминаем подвиги героев-метростроевцев, приближавших 9 мая 1945 года – стр. 3-7

Как прошел наш первый онлайн-турнир по шахматам в условиях самоизоляции, а также результаты соревнований по настольному теннису – стр. 8

МЕТРОСТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Издается с 6 августа 1932 года

«АВИАМОТОРНАЯ» И «ЛЕФОРТОВО» ОТКРЫЛИСЬ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Несмотря на сложные для страны времена, метростроевцы продолжают возводить новые объекты столичного метрополитена. 27 марта для пассажиров открылись две станции Большой кольцевой линии (БКЛ) – «Авиамоторная» и «Лефортово».



ИЗНУТРИ

На торжественной церемонии открытия новых станций присутствовал мэр Москвы Сергей Собянин. Вместе с ним первые пассажиры оценили их удобство и дизайн.

– Давайте помнить: метро в Москве строили и открывали всегда, даже в самые тяжелые годы. И сегодня мы не будем сворачивать реализацию этого масштабного проекта, который закладывает фундамент развития города на десятилетия вперед, – подчеркнул глава столицы.

«Авиамоторная» и «Лефортово» временно будут функционировать как продолжение Некрасовской линии метрополитена. Позднее в составе участков «Нижегородская» – «Авиамоторная» и «Авиамоторная» – «Электровзводская» их включат в Большую кольцевую.

ОБРУЧИЛИ С ЖЕЛТОЙ

Новая «Авиамоторная» объединила Большую кольцевую с Калининско-Солнцевской линией на востоке. Тематика оформления станции соответствует названию. На потолке изображен облачный шлейф, который оставляет пролетающий авиалайнер. След от самолета имитирует и множество светодиодных и неоновых светильников из алюминия. Колонны на платформе повторяют форму деталей самолета, потолки из реечных панелей создают ощущение воздушных потоков. Монохромная гамма подчеркивает торжество технического прогресса.

– Вот такой необычной станцией «обручили» Большое кольцо и Калининско-Солнцевскую линию, – говорит заместитель главного инженера СМУ-1 Владимир Чуднецов. – Начинали с участка дороги, который получили более трех лет назад. И со снесенного рынка. Тогда огородили площадку и занялись переносом коммуникаций. Подземных сетей оказалось в этой части города много, – продолжает



Платформа «Авиамоторной» в день открытия (1) Пятиметровое панно на потолке вестибюля «Лефортово» (2) Светильники в форме следов от самолета на потолке «Авиамоторной» (3) Павильон «Лефортово» рядом с кинотеатром «Спутник» (4) Одна из первых пассажирок со своим корги на «Авиамоторной» (5)

он, – поэтому их вынос оказался самым сложным этапом при строительстве «Авиамоторной» Большого кольца.

В феврале 2017-го приступили к сооружению северного вестибюля, а уже в сентябре под землей стартовали первые проходческие комплексы, соединившие «Авиамоторную» и «Лефортово». Строительство перегонов между «Авиамоторной» и ее соседями по новой кольцевой длилось два года и завершилось в прошлом июне сооружением правого перегонного тоннеля от станции «Нижегородская». Тогда же строители взялись за отделку платформы, и «Авиамоторная» стала обретать свой облик.

В конце 2019 года состоялся технический пуск, первый поезд проехал от «Авиамоторной» до «Лефортово» Большой кольцевой линии. Спустя три месяца станция принимает пассажиров. Территория вокруг благоустроили: гранитом мощены тротуары, разбиты газоны, установлены скамейки, светильники и урны.

ВДОХНОВИЛИСЬ ГРАФСКИМ ДВОРЦОМ

У соседней станции «Лефортово» пересадки не предусмотрено. Но строилась она не менее сложно, чем «Авиамоторная». На работы ушло более четырех лет. Основные трудности были при проходке под железнодорожными путями Казанского направления. Устанавливали специальные страховочные пакеты, чтобы не допустить проседания или перекоса рельсов. Сооружение ограждающих конструкций котлована под вестибюль затруднялось наличием крепкого известняка. При строительстве притоннельных сооружений столкнулись с большим водоприто-

ком, применяли специальные методы. Проходка всех тоннелей заняла два года. Начали в августе 2016-го, а финальную эстафету принимали в августе 2018-го, когда завершилось строительство левого перегона от «Лефортово» в сторону «Авиамоторной».

В 2019-м после возведения основных монолитных конструкций станции приступили к отделке. Монохромные тематические рисунки в кассовом зале и вестибюле напоминают о богатом историческом наследии района Лефортово, в честь которого и названа станция.

На стенах вестибюля появилось черно-белое декоративное панно площадью около 40 квадратных метров. На нем изображено здание дворца Франца Лефорта в своем первоначальном виде, отражающееся в водной глади реки Яузы. Геральдические символы фамильного герба династии Лефортов появились в потолочном панно вестибюля. Диаметр изображения составил около пяти метров.

– Картину поместили в потолочную нишу со встроенными светильниками, ее создание было особенно трудоемким процессом, – вспоминает начальник участка №1 УСР Иван Сопов. – Для начала пришлось смонтировать леса, причем сделать это на уже установленных ранее эскалаторах. Вести работы в таких условиях было непросто, но нам удалось воспроизвести все детали художественной задумки, включая геральдические символы фамильного герба графа: слона и рыцарский шлем.

При отделке станционного комплекса использовали белый мрамор на наклонных ходах и в кассовом зале, черный гранит и фибробетон – при отделке вестибюля. Нашли свое место и более современные материалы – габродиабаз и алюминиевые панели.

Территорию вокруг станции «Лефортово» также благоустроили. Появились новые пешеходные дорожки и подсветка. ■



КСТАТИ

На базе станции «Авиамоторная» будет создан транспортно-пересадочный узел, обеспечивающий комфортную пересадку на железнодорожную платформу «Авиамоторная» Казанского направления Московской железной дороги (МЖД-3).

СПРАВКА

Архитектор «Авиамоторной» и «Лефортово» – Леонид Борзенков, руководитель мастерской Архитектурного отдела ОАО «Метроригипротранс».

В строительстве станций принимали участие:

«Авиамоторная»
ТО-6, Тоннель-2001, СМУ-1, УММ, СМУ-6, СМУ-9, СМУ-12, СМУ-24, УСР, СМС

«Лефортово»
ТО-6, Тоннель-2001, УММ, СМУ-9, СМУ-24, УСР, СМС

КАК СТРОИЛИ ИНФЕКЦИОННЫЙ ЦЕНТР В НОВОЙ МОСКВЕ

Как и 75 лет назад, в непростые для страны и столицы дни, метростроевцы снова на передовой. Их бесценный опыт сооружения сложных объектов качественно и в короткие сроки пригодился при строительстве медицинского центра.

БЫЛО – СТАЛО

Месяц назад в районе поселения Воронское в Новой Москве было чистое поле. Сейчас местность кардинально изменилась. Буквально на глазах выросли корпуса инфекционной больницы.

Столичное правительство привлекло Мосметрострой в числе других организаций к реализации этого проекта, который как никогда нужен Москве и области. Идет работа на опережение в борьбе с охватившей мир коронавирусной инфекцией – COVID-19.

– Нам поручили строительство восьми корпусов. В блоке А – пять корпусов, в блоке Б – три корпуса. Также оснащение инженерными системами пяти контрольно-пропускных пунктов. Было задействовано 1250 строителей и 47 инженерно-технических специалистов. Работы велись в круглосуточном режиме, – сообщил заместитель генерального директора АО «Мосметрострой» Олег Мельников, курирующий строительство в Новой Москве.

Инфекционный центр соорудили из быстровозводимых конструкций. Корпуса состоят из стальных ферм, облицованных сэндвич-панелями на стенах, и кровли. Внутри установлены перегородки, двери, окна, произведена отделка полов и потолков, смонтированы все инженерные коммуникации оборудования. Специфика сооружения медицинского учреждения подразумевает жесткие правила при строительстве и сдаче корпусов.

Правительство Москвы установило максимально короткий срок готовности инфекционного центра. Порученные Мосметрострою объекты возведены согласно графику. Этот факт получил высокую оценку в Штабе строительства центра в адрес генерального директора Сергея Жукова.

Для строительства инфекционного центра в Новой Москве были привлечены сотрудники дочерних организаций Мосметростроя: СМУ-1, СМУ-6, СМУ-8, СМУ-12, СМУ-24, СМУ-25, ТО-6, Тоннель-2001, ММС Интернэшнл и УСР.

Рядом с метростроевцами бок о бок трудились специалисты МИП-Строй №1, ИБТ, ДСК-1, ПИК, «Крост» и МИСК. Генеральным подрядчиком инфекционного центра выступил городской холдинг «Мосинжпроект».

На фото: Ход строительства инфекционного центра. 16 марта 2020 (1) 4 апреля 2020 (2) 17 апреля 2020. День открытия.(3)

СПРАВКА

Площадка под застройку была выбрана за «бетонным» кольцом по Калужскому направлению в районе деревни Голохвастово. Ближайшие жилые дома расположены в 250 метрах. Больница рассчитана на 656 коек. Проект предполагал возведение 50 одноэтажных строений и 14 секций общежитий в 2-3 этажа. Центр оснащен современным медицинским оборудованием, собственной кислородной станцией и очистными сооружениями.



ГОТОВИМ КОТЛОВАН ДЛЯ ВЕСТИБЮЛЯ «ЭЛЕКТРОЗАВОДСКОЙ»

ДЕЛО ТЕХНИКИ

По проекту у «Электрозаводской» БКЛ будет один наземный вестибюль для входа и выхода пассажиров. Такое решение принято в связи с плотной застройкой, близостью жилых домов и железной дороги, разветвленной сетью подземных коммуникаций.

Облик вестибюля с металлическими панелями, многослойным стеклом и витражами архитекторы продумали максимально выразительным, соответствующим окружающей среде района. На станции предусмотрен также технический выход для экстренных случаев, например при эвакуации пассажиров.

Строители занимаются разработкой котлована под будущий вестибюль. Работы ведет Строймехсервис. Они завершены уже на 80%. Следом специалисты СМУ-1 готовят лоток котлована к армированию.

– Залили два лотка. Рабочие вяжут арматуру. Параллельно занимаемся перекрытиями и примыканием к пересадочному узлу, – рассказал заместитель начальника участка СМУ-1 Руслан Меджиев.

На станции Большой кольцевой линии (БКЛ) «Электрозаводской» (проектное название – «Рубцовская»), расположенной на границе Центрального и Восточного округов столицы, к концу года планируется завершение основных строительных работ. Корреспондент «Метростроевца» узнала, как обстоят дела на станции в настоящее время.



Котлованы станционного зала и выхода с «Электрозаводской» примыкают друг к другу (1) В тоннелях и на самой станции обустривают строение верхнего пути (2) «Электрозаводская» в монолите ждет отделки (3)

ИНТЕРЕСНО

Историческое панно «Битва героев» появится на «Электрозаводской» Большой кольцевой линии. Декоративная композиция длиной 163 метра разместится на путевой стене станции. Монументальную работу на тему истории Москвы выполнят в технике многоцветной печати на стекле.

водскую» АПЛ пройдет в непосредственной близости от действующего тоннеля.

Кроме того, сооружение пересадки осложняется большим водопритоком под землей. Строителям еще предстоит решить эту трудную задачу.

– Монолитные работы в станционном зале к лету планируем завершить и перейти к лестничным сходам, ведущим на галереи, – сообщил начальник участка №7 ТО-6 Виктор Караваев. – Отделочные работы начнутся к осени. Ждем специалистов УСР, которые сейчас работают на строительстве медицинского центра в Новой Москве.

Представьте будущую станцию: вы идете по коридору, повернув от эскалаторов (для входа и выхода пассажиров на поверхность их будет четыре), попадаете на платформу. Через несколько месяцев бетон закроют декоративными панелями и камнем. Уже сейчас четко прослеживается главный элемент декора станции – большие панорамные проемы, в нижней части которых смонтируют светильники. Проемы выполнены из массивной опалубки диаметром три метра и размещены по обеим сторонам путевых стен на уровне верхней части колонн. В нижней части проемов впоследствии смонтируют светильники.

Тоннели «Электрозаводской» готовы. Строителям пришлось поработать в сложных гидрогеологических условиях – трасса проходила под рекой Яззой и железнодорожными путями. На отдельных участках идет обустройство строения верхнего пути.

Над центральным залом разместятся технологические помещения для служб Московского метрополитена. А над самой станцией уже завершается строительство паркинга.

Саму пересадку между двумя «Электрозаводскими» сделают позже. Этот участок, как в случае с «Авиамоторной» БКЛ и Калининской линией, не входит в пер-

вый пусковой комплекс. При этом в настоящее время уже идет разработка пород и монтаж рам под будущую пересадку на Арбатско-Покровскую линию (АПЛ).

– Эти работы находятся на начальном этапе, идет цементация грунта, – пояснил начальник участка №8 ТО-6 Алексей Горелов. – Будущий переход на «Электроза-

75 ЛЕТ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ



Тысячи метростроевцев стали участниками Великой Отечественной войны. Под обстрелами фашистских войск они восстанавливали мосты, переправы, тоннели, возводили оборонительные сооружения, сражались в военно-воздушных, морских, саперных, танковых и сухопутных войсках. Только в 1941 году на фронт ушло около 1300 работников Метростроя.

22.00

В это время почти каждый день происходила бомбардировка районов Москвы вражеской авиацией



Авиабомбы, сбрасываемые фашистскими самолетами, вызывали пожары. В основном враг целился в промышленные объекты, в том числе Московский метрополитен. Были попытки разрушить метромост у Киевского вокзала. Один боевой снаряд упал на перекрытие перегона «Смоленская» - «Арбатская». Метростроевцы устранили разрушение в течение одного дня. Позднее бомба попала в вентиляционный ствол шахты на площади Свердлова, но, к счастью, не взорвалась.

Война изменила характер работ проектировщиков и строителей. Теперь метро стало не просто транспортным средством, но и массовым надежным укрытием для населения от воздушных атак. Метростроевцы в сжатые сроки решили задачу усиления существующей вентиляционной системы.

41

медицинский работник Метростроя

Наши медики также стали участниками Великой Отечественной войны



Весомый вклад в победу над фашистами внесли врачи и медсестры. Они трудились и сражались на фронтах и в тылу плечом к плечу со всем советским народом. Среди них были и работники медсанчасти московского метростроя.

Некоторые из них прошли по военным дорогам от начала и до конца. Они работали в госпиталях, оказывали помощь раненым в боях, помогли при эвакуации населения. Многие получили правительственные награды, семеро - «Медаль за доблестный труд в Великой Отечественной войне».

13,5

км

перегонных тоннелей пройдено в период военных действий



Разгром немцев под Москвой в ноябре-декабре 1941 года явился основанием принятия решения о продолжении строительства

третьей очереди метро. За годы войны открыто семь станций. 1 января 1943 года принят в эксплуатацию участок длиной 6,5 км от станции «Площадь Свердлова» до станции «Завод имени Сталина». В 1944 году вступил в строй участок от Курского вокзала до Измайловского парка длиной 7 км. В 1944 году продолжалось строительство четвертой очереди метро - Большого кольца длиной 19,4 км.

Поредевшие ряды строителей, ушедших на фронт, пополнили женщины. Их численность в то время на Метрострое достигала 65-70%. Женщины работали в забоях, на уборке породы. Они становились взрывниками, бурильщиками, нагнетальщиками, машинистами подъемов, изолировщиками, крепильщиками, чеканщиками, машинистами электровозов.

217

детей

родилось в Московском метрополитене с июля 1941 года по март 1943 года



По всей длине станционные и перегонные тоннели обеспечили питьевой водой и временными сантехническими средствами. Оборудовали места для матерей с детьми. Использовали и тоннели строящейся третьей очереди метро, их в срочном порядке укрепили и провели герметизацию.

В метро дежурили врачи, работали библиотеки, кружки, проводили различные мероприятия. Например, на «Маяковской» 6 ноября 1941 года прошло заседание Моссовета. А станция «Кировская» использовалась сотрудниками Генштаба. В это время в вентиляционных сооружениях на поверхности выставлялись дежурные, чтобы своевременно тушить пожары от сброшенных «зажигалок».

около 300

летчиков

подготовил аэроклуб Метростроя до начала войны



26 из них удостоены звания Героя Советского Союза. Они уничтожали танки, технику, поезда противника, корабли с неба и сбивали свыше 250 самолетов, совершив более 7300 вылетов. Все они воспитанники аэроклуба Метростроя.

Аэроклуб создан в сентябре 1934 года, когда Метрострой получил площадку под аэродром недалеко от станции Малые Вяземы под Москвой. Все началось с чистого поля, трех самолетов и нескольких инструкторов. Со временем возвели ангар и смонтировали парашютную вышку высотой в 60 метров. В аэроклуб отбирали лучших молодых рабочих, стахановцев. В 1935 году было выпущено 43 пилота, а в 1936-м Метрострой дал стране более 130 летчиков. За все время аэроклуб подготовил 700 парашютистов.

54

метростроевца

получили Героя Советского Союза за подвиги, совершенные во время войны



С началом военных действий отряды метростроевцев направились на возведение оборонных сооружений в Москве, Ленинграде, Сталинграде, Горьком, на Валдае. Они работали на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке, сооружали железнодорожные тоннели на Кавказе и на востоке страны. При этом многие из них добровольно уходили на фронт, на передовую.

Инженеры, бригадиры, проходчики из Метростроя служили в военно-воздушных, саперных, танковых, артиллерийских, инженерных, стрелковых войсках. Их подвиги поражают. Мосметрострой по праву гордится своими сотрудниками, сбивавшими самолеты, уничтожавшими танки и водрузившими знамя Победы над Рейхстагом в Берлине.

Имена всех метростроевцев, получивших Героя Советского Союза, на стр. 4-5

1941-1945



БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК МОСМЕТРОСТРОЯ



Абрамов Владимир Федорович (1921–1985)

Один из лучших летчиков-штурмовиков. Совершил около 600 вылетов на И-153, И-16, Як-7Б и Ла-5, провел более 60 воздушных боев и сбил лично 21 самолет противника. Родился в городе Кузнецк Пензенской области. Переехал в Москву в 1933 году, работал на автобазе Метростроя.

Агафонов Яков Михайлович (1918–1983)

Родился в Орловской области. Работал слесарем-электросварщиком на первой очереди Московского метрополитена. В 1939-м воевал в Зимней войне с Финляндией, а с июня 1941 года Агафонов – на основном фронте с немецким агрессором. Войну закончил в Берлине. На одной из стен Рейхстага есть и его автограф.

Агеев Филипп Павлович (1910–1979)

Родился в селе Провоторь Курской области. До войны трудился забойщиком на Метрострое. Был командиром огневого взвода, одним из лучших артиллеристов. Ему не было равных в уничтожении фашистских танков. Отличился в битвах за Сталинград.

Алеевский Алексей Ильич (1913–1945)

Родился в селе Мокрое Рязанской области. Окончил школу фабрично-заводского ученичества, работал на строительстве Московского метрополитена. Внес существенный вклад в форсирование Одера, отделявшего советские войска от Берлина. Несколько месяцев не дожил до Победы. Звания Героя Советского Союза удостоен посмертно.

Амелин Георгий Иванович (1921–2011)

Летчик-ас. Родился в Калужской области. Прошел всю войну. Любовь к небу появилась в аэроклубе Метростроя. За годы войны он совершил 173 боевых вылета, сбил 3 немецких самолета, уничтожил более 150 танков, машин, бронетранспортеров и другой техники врага.

Балашов Георгий Сергеевич (1914–1947)

Родился в Воронеже. Трудился слесарем на строительстве метрополитена в Москве, проходчиком на станциях «Комсомольская» и «Киевская». Во время войны прославился как «охотник» на вражеские самолеты. Совершил более 100 вылетов, провел 37 воздушных сражений, сбил 15 самолетов.

Барсуков Василий Николаевич (1922–1990)

Родился в поселке Гремучий Ручей Тверской губернии. Жил в Москве, окончил аэроклуб Метростроя. Полковник авиации, совершил 360 боевых вылетов, провел более 60 воздушных сражений, лично сбил 22 вражеских самолета. Был одним из советских асов, взаимодействующих с легендарной французской эскадрилей «Нормандия».

Буканов Иван Александрович (1918–1943)

Родился в деревне Новоказачье Калужской области. Работал на шахте №54–56

Метростроя. Участвовал в сражениях под Вязьмой, командовал взводом управления 308-го артиллерийского полка. Пал смертью храбрых в районе деревни Красная Слобода в Белоруссии.

Васильев Василий Семенович (1912–1944)

Родился в Башкирской АССР. Строил первую линию московского метро. Служил командиром батареи истребительного противотанкового артиллерийского полка. В своем последнем бою при освобождении Литовской ССР в 1944 году вступил в рукопашный бой с атакующей пехотой противника, забрасывая ее гранатами, расстреливая из автомата в упор. Подполз к бронетранспортеру и уничтожил его.

Виноградов Николай Константинович (1914–1991)

Родился в деревне Фокино Смоленской области. Пять лет отработал на Метрострое. Командир 45-миллиметрового противотанкового орудия отличился при форсировании Днепра. Награжден орденом Ленина, Красной Звезды, Отечественной войны I степени, Славы III степени, несколькими медалями.

Вишняков Иван Алексеевич (1917–1992)

Родился в селе Требунки Липецкой области. Строил Московский метрополитен и одновременно обучался в аэроклубе Метростроя. Совершил 296 вылетов, сбил 20 самолетов лично и 3 – в группе. Также ему удалось уничтожить 19 летных машин на аэродромах.

Власенков Петр Матвеевич (1916–1977)

Родился в Москве, окончил школу фабрично-заводского ученичества, работал на Метрострое. Служил помощником начальника штаба по разведке на Украинском фронте. Особенно проявил себя при форсировании Днепра и освобождении Киева. После демобилизации трудился проходчиком на строительстве метро.

Гаврыш Иван Егорович (1918–2002)

Майор, военный летчик, участник Советско-финской и Великой Отечественной войн. Родился в 1918 году в селе Лелюховка Полтавской губернии Украинской Народной Республики. Участвовал в строительстве первой очереди метро. Ему не было равных в ночных боях. В 1941–1942 годах совершил 90 успешных вылетов, в том числе 77 ночью, сбросил 82 тонны авиабомб.

Гакгаев Алихан Андреевич (1917–1943)

Один из лучших артиллеристов Красной Армии, участвовал в операции по присоединению Бессарабии и Северной Буковины к СССР. Не дожил до Победы. В 1943 году он был взят немецкими танками в кольцо. Родился в селе Кадгарон Республики Северная Осетия-Алания, учился в Москве, строил первую очередь метро.

Греченков Петр Афанасьевич (1915–1994)

Участвовал во взятии Берлина и в обстреле Рейхстага со стороны Бранденбургских ворот. Вернулся с войны в звании лейте-

нанта 150-й стрелковой Идрицко-Берлинской ордена Кутузова дивизии. Родился в Тульской области, на Метрострое работал проходчиком.

Долженков Игорь Павлович (1914–1980)

Командир батареи, отличился в бою под Мелитополем. Во время отражения немецкой контратаки подбил три вражеских танка. Ему удалось с одной пушкой продержаться всю ночь под вражеским огнем. Родился в Ташкенте. Жил в Москве, работал в различных строительных организациях, в том числе на сооружении метро.

Зуев Иван Фадеевич (1908–1977)

«Проверено. Мин нет. Зуев». Старший сержант был одним из лучших саперов Великой Отечественной войны. Помог переброске наших солдат через Днепр под прицелом фашистских войск. Родился в деревне Лядцо Смоленской области. Работал на стройках Сталинграда и сооружении Московского метрополитена.

Комагоров Валентин Алексеевич (1915–2000)

Родился в Москве, работал инженером на Метрострое. Осенью 1941-го руководил строительством оборонительных сооружений под столицей. Сапер, воевал на Сталинградском, Степном, 2-м Украинском фронтах. Под Белгородом на минных полях, поставленных под его наблюдением, подорвалось около 50 немецких танков.

Костиков Федор Михайлович (1920–1995)

Летчик, в годы войны совершил 223 боевых вылета, провел 67 воздушных атак, сбил лично 15 самолетов врага и 11 – в группе. Родился в городе Плавске Тульской области, первые навыки пилотирования получил в аэроклубе Метростроя.

Королев Иван Георгиевич (1921–1981)

Летчик-ас, совершил 500 вылетов, сбил 18 самолетов лично, 11 – в группе, 19 уничтожил на аэродромах. Родился в деревне Ламки Тульской области, учился в аэроклубе Метростроя. Был командиром звена 69-го истребительного авиационного полка, заместителем командира эскадрильи, штурманом полка.

Котлов Василий Сергеевич (1919–2015)

Прославился профессиональным исполнением «штопора», за что даже получил прозвище «профессор». Родился в деревне Губино Смоленской области, работал на Метрострое. Совершил 22 боевых вылета. Он отправлялся на разведку, сопровождал бомбардировщиков, штурмовал позиции противника и прикрывал советских десантников.

Лобанов Евгений Иванович (1918–1942)

Любимец части, считался одним из лучших авиаторов. Ему удалось повторить подвиг Гастелло – направить горящий самолет на скопление военной техники врага. Только при обороне Севастополя имеет 89 боевых вылетов. Родился в Москве. Работал на строительстве метро и автозаводе.

Мениутиц Евгений Петрович (1922–1978)

Летчиком мечтал быть с детства. Окончил аэроклуб Метростроя и Черниговскую военную авиационную школу летчиков. На войну попал в 1943-м, мстил за погибшего в первых боях отца. Из-за ранений почти потерял зрение, но это не помешало стать героем. Совершил 280 боевых вылетов, сбил 13 самолетов.

Мионов Виктор Петрович (1918–1943)

Командир звена, а позднее – эскадрильи. Его называли «призраком». Выслеживал врага и в неожиданный момент бил по нему. Служил в составе истребительного авиаполка на Северном фронте. Родился в деревне Тупичино Смоленской области. С 17 лет занимался планеризмом в аэроклубе. Работал слесарем, арматурщиком.

Морухов Александр Сергеевич (1919–2001)

Легенда подводного флота. Родился в селе Митьково Смоленской области, был слесарем на Метрострое, прокладывал тоннели между станциями «Аэропорт» и «Сокол». Командир отделения трюмных машинистов гвардейской подводной лодки М-35, участвовал в 34 боевых походах и потоплении восьми кораблей противника.

Муравицкий Лука Захарович (1916–1941)

Пилот-ас, старший лейтенант, погиб в бою с вражескими истребителями недалеко от Ленинграда. Родился в деревне Долгое под Минском, соорудил станцию «Площадь Революции» и учился в аэроклубе Метростроя. Написал «За Аню!» была на каждом его самолете. Аня работала на Метрострое и училась в аэроклубе, разбилась, прыгая с парашютом.

Наржимский Владимир Александрович (1915–1988)

Летчик-инструктор аэроклуба Метростроя. За годы войны совершил 427 вылетов. Лично сбил 19 самолетов противника. Родился в деревне Тимковичи Минской области. Участвовал в обороне Кавказа, Крыма, освобождении Румынии, Болгарии и Австрии. Прикрывал военно-морские базы Керчи, Туапсе, Новороссийска. Отличился в боях за Новороссийск и Таманский полуостров, где являлся старшим группы истребителей прикрытия.

Никифоров Константин Степанович (1916–1987)

На счету летчика-штурмовика 19 уничтоженных немецких танков, 53 автомашины с грузами, 11 бронетранспортеров, 7 самолетов, 3 тягача, 17 зенитных установок, 12 железнодорожных вагонов, десятки вражеских солдат и офицеров. Родился в Красноярске, работал на строительстве московского метрополитена.

Николаев Николай Иванович (1914–1944)

Штурмовик-ас, пилот-снайпер, легенда в небе над Симферополем. Совершил 122 вылета, уничтожил 8 вражеских самолетов, 13 танков и танкеток, 4 бронемашин, 20 орудий, 31 миномет и 118 автомашин. Родился в деревне Сарово Ярославской области, работал летчиком-инструктором в аэроклубе Метростроя.



Новиков Константин Афанасьевич
(1919–1958)

Летчик-истребитель, виртуоз воздушных боев любой сложности. Совершил около 500 успешных вылетов, сбил 31 самолет лично и 10 – в группе. Родился в деревне Орлово-Медвежье Орловской области. Работал слесарем на строительстве столичного метрополитена, затем на заводе.

Окрестин Борис Семенович
(1923–1944)

Родился в Москве. Работал техником-инструктором в аэроклубе Метростроя. Во время войны готовил летные кадры для военных училищ. С 1942 года воевал на Сталинградском фронте. Там выполнил 300 боевых вылетов на У-2. Подвиги в этой битве отмечены орденом Отечественной войны II степени и медалью «За оборону Сталинграда».

Осинов Василий Васильевич
(1920–1989)

Мастер авиаударов по военно-морским базам гитлеровцев. Родился в селе Инихово Липецкой области, учился в аэроклубе Метростроя. Всю Великую Отечественную войну он служил в бомбардировочной авиации. Бомбил Берлин, базу противника в Сеще, доставлял вооружение, медикаменты в партизанские отряды.

Панков Илья Михайлович
(1922–2011)

Совершил 96 боевых вылетов ведущим групп. Лично уничтожил четыре самолета противника, два из которых на аэродромах. Родился в деревне Соколовка Тульской области, занимался в аэроклубе Метростроя. В 1943-м получил первую награду – орден Отечественной войны I степени.

Парфенов Афанасий Георгиевич
(1914–1944)

Родился в селе Среднее Орловской области. Перед войной работал на Московском Метрострое. Командовал танковым взводом, ротой. Участвовал в Корсунь-Шевченковской операции, освобождении городов Украины, громил противника в Прибалтике. Лично уничтожил: танков Т-VI – 1, Т-IV – 2, солдат и офицеров – 35.

Румянцев Дмитрий Михайлович
(1914–1992)

Руководил спецоперацией по преодолению мощного водного рубежа Днестра во время атаки на немцев. Тогда было уничтожено 37 солдат и офицеров, а 55 фашистов взято в плен. Получил ранение, его долго считали погибшим. Но бывший метростроевец, родившийся в деревне Ивашково Смоленской области, остался жив.

Рязанов Алексей Константинович
(1920–1992)

Легендарный ас, пилот истребителя, дважды Герой Советского Союза. Прошел

путь от рядового летчика до заместителя командира авиационного полка. Сбил первый немецкий самолет 22 июня 1941 года, подарив стране веру в Победу. Родился в селе Большая Кочетовка Тамбовской области, работал на строительстве метро.

Самойлов Иван Арсентьевич
(1917–1943)

Участник Советско-финской войны, Сталинградской битвы, где проявил героизм, мужество и отвагу. Командовал ротой 10-го гвардейского танкового полка. Родился в деревне Глебово Тверской области. Работал слесарем на Метрострое.

Самсонов Константин Яковлевич
(1916–1977)

Командир роты, принимал участие в форсировании Шпрее и взятии Берлина. Солдаты его батальона Михаил Еремин и Григорий Савенко были одними из тех, кто установил красный флаг на колонне Рейхстага. Родился в Москве. Работал слесарем на московском механическом заводе, затем на первой очереди столичного метрополитена.

Сапелкин Иван Федорович
(1921–1993)

Не жалел патронов на фашистов. Был инструктором парашютно-десантной части, а затем служил в стрелковых войсках. За успешное форсирование Днестра и захват плацдарма на правом берегу получил звание Героя Советского Союза. Родился в селе Верхний Туровец Орловской области. До войны работал на строительстве метро.

Селиверстов Кузьма Егорович
(1913–1941)

Летчик-ас родился в деревне Ольхи Тульской области. Мечта о небе привела в аэроклуб Метростроя. Работал проходчиком на первой очереди метро. Совершил около 250 боевых вылетов, сбил девять самолетов противника лично и два – в составе группы, еще четыре авиамашин уничтожил на земле.

Смирнов Олег Николаевич
(1919–1994)

Летчик-ас, пилот истребителя. За годы войны совершил 404 вылета, провел 127 боев, лично сбил 20 вражеских машин и еще 6 – в группе. Мог за один воздушный бой уничтожить два и даже три самолета. Родился в селе Николо-Березовец Костромской области, обучался летному искусству в метростроевском аэроклубе.

Суворов Сергей Николаевич
(1918–1963)

Москвич и метростроевец, командир артиллерийского дивизиона. Его часть стала примером невероятного мужества, стойкости и воли, когда в течение нескольких дней удерживала плацдарм на правом берегу Днестра. Участвовал в польском походе и советско-финском вооруженном конфликте.

Тарасов Георгий Григорьевич
(1905–1973)

Прославился блестящим форсированием водных преград. Помогал опыт строительства метро в Москве и мостов в Комсомольске-на-Амуре. Под его началом советские войска преодолели Оку под Белевом, Десну в районе Чернигова, Западную Двину под Ригой, Пиллицу при освобождении Варшавы. Родился в деревне Трудубье Тверской области. Войну закончил на Эльбе.

Тарасов Дмитрий Васильевич
(1919–1989)

Родился в деревне Белясево Рязанской области. Работал слесарем в авиационных мастерских, окончил аэроклуб Метростроя. За годы войны совершил 163 боевых вылета. Уничтожил десятки танков и автомашин, взорвал несколько военных складов, сбил два самолета.

Тимофеева-Егорова Анна Александровна
(1918–2009)

Единственная в полку женщина-пилот. Участвовала в боях над Таманским полуостровом и Малой Землей, в освобождении Крыма, Украины и Польши. В 1944-м после воздушного боя попала в плен к фашистам. В 1945-м освобождена советскими танкистами. Родилась в деревне Володово Тверской области в многодетной семье. До войны занималась в аэроклубе Метростроя, строила станцию «Красные Ворота».

Тимошенко Владимир Яковлевич
(1912–1998)

Служил командиром батареи 886-го артиллерийского полка 322-й стрелковой дивизии 13-й армии Центрального фронта, старший лейтенант. Отличился при форсировании Днестра. Атака его батальона заставила противника отступить. Родился в шахтерском поселке Юзовка, ныне город Донецк. Трудился на строительстве московского метро.

Феоктистов Сергей Алексеевич
(1919–1973)

В годы войны совершил 146 боевых вылетов, сбил 11 самолетов противника, нанес огромный ущерб немецкой технике и живой силе. Вместе с партизанами ходил на боевые задания. Содействовал в разработке сложных операций. Родился в городе Борисоглебске Воронежской области. Детство и юность провел в Москве. Работал учеником токаря на заводе, затем на строительстве столичного метрополитена. Прошел курсы молодых летчиков в аэроклубе Метростроя.

Чернышев Аркадий Петрович
(1917–1944)

«Выбирать из цели цель» — был его девиз. За первые два года войны совершил 223 боевых вылета. Обстреливал вражеские самолеты, доставлял боеприпасы и подкрепление на Ханко, Эзель, Даго, Гогланд. Родился в городе Орске Орен-

бургской области. На Метрострое работал проходчиком и занимался в аэроклубе. Мастер высшего пилотажа на самолетах и планерах.

Шабунин Иван Васильевич
(1917–1978)

Отличился при взятии гарнизона укрепления врага в финском районе Петсамо. Для этого переплыл ледяной Петсаамский залив в Баренцевом море. При взятии позиции все 14 охранявших ее фашистов были убиты. Родился в селе Макарье Воронежской области. Стахановец, передовик труда, работал проходчиком на Метрострое.

Шипов Александр Павлович
(1916–1971)

Бесстрашный летчик, блестящий тактик, одна из легенд Северного флота. Участник войны с июня 1943 года. Выполнял около 70 вылетов. Вел интенсивные налеты на немецкие караваны, военно-морские базы и другие объекты. В воздушных боях сбил лично 13 самолетов противника. Родился в Москве в семье рабочего. Участвовал в строительстве метрополитена.

Шляков Иван Дмитриевич
(1920–1945)

Командир взвода воевал всего полгода – с сентября 1944-го по январь 1945 года. За это время проявил самоотверженность, стойкость и беспрецедентный героизм. Участвовал в 15 боях по прорыву обороны противника в пределах Венгрии. Родился в деревне Нагорское Тверской губернии. Работал слесарем на строительстве столичного метрополитена.

Шмелев Николай Александрович
(1922–1986)

Летчик-штурмовик, один из героев знаменитой Яско-Кишиневской операции 1944 года. Сражался на Днестре, Дунае, закончил войну под Веней в звании командира эскадрильи. Родился в селе Березовая Роща Владимирской области. Занимался в аэроклубе Метростроя. На его счету 807 боевых вылетов, в том числе свыше 700 – на самолете ПО-2.

Яковлев Николай Яковлевич
(1921–1993)

Летчик-ас, совершил 201 боевой вылет. Лично уничтожил: 2 роты живой силы врага, 10 танков, 40 автомашин, 17 повозок, подавил огонь 3 батарей, создал 16 очагов пожаров, взорвал 4 цистерны с горючим, поджег 1 железнодорожный эшелон. Проведя 25 воздушных сражений, сбил в группе 4 вражеских самолета. Родился в деревне Дубецкое Смоленской области. Работал на строительстве метро.

Подробнее о наших героях можно почитать в книге: **ГЕРОИ-МЕТРОСТРОЕВЦЫ. ФРОНТ И ТЫЛ**, изданной в 2018 году. Книга доступна на нашем официальном сайте.



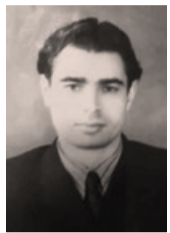
ПАМЯТЬ

ВОЙНА В ИСТОРИИ МОЕЙ СЕМЬИ

Великая Отечественная война не обошла никого в нашей стране. У каждой семьи есть свои печальные страницы, связанные с событиями 1941-1945 годов. Читатели «Метростроевца» поделились своими историями о подвигах близких, стоявших на защите Отечества в те непростые времена.

Дмитрий Четвайкин, заместитель начальника договорного отдела Юридического управления АО «Мосметрострой», о бабушке.

БОРОЛСЯ ЗА СНЯТИЕ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА



Михаил Кузьмич Четвайкин, 1923 года рождения, Заслуженный юрист РСФСР, участник Великой Отечественной войны. Был призван на фронт в декабре 1941 года.

Лейтенант Михаил Четвайкин участвовал в боях в составе 409-го Артиллерийского полка на Ленинградском фронте в должности командира взвода управления. В январе 1944 года началось стремительное наступление Ленинградского фронта и бои за окончательное снятие блокады Ленинграда, в результате чего в районе Колпино Михаил Четвайкин 1 февраля 1944 года был тяжело ранен в левую половину лица и предплечье. Награжден Орденом «Красной Звезды». Также имеет награду Ордена Отечественной войны I степени.

После возвращения с фронта, несмотря на тяжелое ранение и лечение в 1945 году (Великая Отечественная война еще шла), окончил юридические курсы и начал деятельность адвоката. Впоследствии на протяжении 22 лет возглавлял Кемеровскую областную коллегию адвокатов.

Леонид Тюпич, инженер по охране труда СМУ-25, о своем отце.

ДОСТИГ НЕМЕЦКИХ ТРАНШЕЙ



Михаил Андреевич Тюпич родился 22 декабря 1919 года в селе Гремяч Черниговской области Украинской ССР. В ряды Советской Армии призван Тогучинским РВК Новосибирской области. В действующую армию попал в октябре 1942 года.

С апреля 1943 года – гвардии красноармеец стрелок 2 стрелкового батальона 19-го гвардейского стрелкового полка 8-й гвардейской стрелковой Режицкой ордена Ленина Краснознаменной дивизии имени Героя Советского Союза генерал-майора И.В. Панфилова.

В декабре 1943 года в наступательных боях в районе Новосокольников при отражении контратак лично уничтожил 23 немецких солдата. Участвовал в боях за плацдарм на западном берегу реки Великая. С группой бойцов захватил в плен двух минометчиков и уничтожил одну пулеметную точку.

С марта 1944 года – рядовой разведчик 4-й отдельной Гвардейской разведроты 7-й гвардейской дивизии 7-го гвардейского корпуса 10-й гвардейской армии 2-го Прибалтийского фронта. В апреле 1944 года с группой разведчиков достиг немецких траншей в Пушкинском районе Калининской области. Завязался бой, в ходе которого Михаил Андреевич уничтожил гранатами трех противников и сам оказался ранен. С августа 1944-го по апрель 1945 года эвакуирован в госпиталь на лечение после ранений. Всего за период боев получил пять ранений, два из них – тяжелые.

За героизм и мужество, проявленные в боях, награжден орденом Славы III степени «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество». Дата подвига: 10.08.1943 года, 18.12.1943 года, 20.12.1943 года.

Медалью «За отвагу», «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество». Дата подвига: 09 апреля 1944 года.

Также имеет медаль «За Победу над Германией» (09.05.1945 года) и орден Отечественной войны I степени (06.04.1985 года).

Алена Меньшина, ведущий юрист договорного отдела Юридического управления АО «Мосметрострой», о прадедушке и прабабушке.

СЕРЖАНТ МАЛИКОВ



Прадедушка Алены **Василий Никонорович Маликов** родился в селе Ягуново Кемеровского района города Кемерово Кемеровской области. Окончил семь классов. До войны работал слесарем. Призван на фронт 16 октября 1943 года.

Участвовал в боевых действиях на 3-м Украинском, 3-м Белорусском, 1-м Прибалтийском, 2-м Прибалтийском, Ленинградском, Забайкальском фронтах в звании сержанта. Боевые награды: орден Отечественной войны II степени, медали «За победу над Германией», «За победу над Японией». Также награжден семью юбилейными медалями.

После войны был инженером по технике безопасности. Трудовые награды: медали «За освоение целинных и залежных земель», «Ветеран труда», за добросовестный труд присвоено звание «Заслуженный работник сельского хозяйства РСФСР». После войны женился. В семье – трое детей, шесть внуков, одиннадцать правнуков. Умер 12 июня 1984 года, похоронен на сельском кладбище в селе Ягуново.

УЧИЛА ДЕТЕЙ В ВОЕННЫЕ ГОДЫ



Прабабушка **Мария Тихоновна Маликова** родилась 17 октября 1926 года также в селе Ягуново. Война застала ее школьницей. Из воспоминаний: «Я только перешла в восьмой класс. Летом мы, как и все ученики школы, помозали колхозу. Была сама страда сенокоса. Мы, старшеклассники, жили в поле в шалашах. Сидели, обедали и вдруг увидели столб пыли на дороге. Сразу стало понятно: что-то случилось. Это ехал человек из деревни на коне, он сообщил, что началась война.

Несмотря на трудности военного времени, продолжали учиться, работали в колхозе, помогая взрослым. Учебный год начинался с 1 октября. Не было ни учебников, ни тетрадей, ни бумаги. Писали на старых книгах между строк или же на бумажных мешках. Вечерами шли из этих мешков тетради, линовали их для себя и малышей. Иногда закрывали школу, учителя с учениками старших классов шли в лес за дровами, так как в школе было печное отопление.

Когда в стране начался сбор шерсти вещей для фронта, собирали шерсть. Родители пряли, а школьники вязали носки, варежки с тремя пальцами (чтобы удобней было держать винтовку), младшие школьники шили кисеты и носовые платки. Все это отправляли на фронт. Зимой лепили пельмени и, хоть сами были голодными, никогда их не ели, все отправляли на фронт. Учищаем нашей школы шефствовали над госпиталем, который находился на площади Пушкина в Кемерово. В город ходили пешком. Ухаживали за ранеными, приносили для них бумагу, писали за них письма, выступали для них с концертами, выздоравливающих приглашали в гости к себе в школу.

В 1943 году поступила на десятимесячные курсы учителей. Работала в школе учителем математики. Вечерами проводили политзанятия, учили историю КПСС, линовали и шили тетради, отмечали праздники. У нас в доме была мастерская. Моя мама работала швеей, шила фуфайки для фронта.



Утром 9 мая 1945 года к нам пришла Лиза Дябичкая и сообщила, что закончилась война. Все побежали в школу, даже те, кто учился во вторую смену. Провели линейку. Занятия в этот день отменили. Все мы смеялись и плакали. Вечером в школе собралась вся деревня, отмечали праздник, пели песни, танцевали.

Больше 40 лет посвятила Мария Тихоновна работе в школе. Награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1946 год), «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» Умерла 6 мая 2007 года. Похоронена на сельском кладбище в селе Ягуново.

Вячеслав Инюшин, главный технолог Покровского ЗЖБИ, поделился историями подвигов своих родных.

ОСВОБОДИЛИ КРЫМ



День начала войны застал **Василия Никитовича Инюшина** в селе Дангара, где он преподавал таджикским детям русский язык. Сам он был из села Малая Ижмора, Пензенской области, а в Таджикистан попал после окончания десятилетки.

С началом войны попросился на фронт добровольцем. Его направили в офицерскую школу города Наманган.

После годичного обучения младшего лейтенанта Инюшина направили на службу в запасной полк, базировавшийся в Западной Сибири в городе Петропавловске. После стажировки в составе воинского эшелона отправили на фронт, распределив в 11-й стрелковый полк 4-й гвардейской дивизии, которая входила в состав 4-го Украинского фронта. Дислоцировались в районе города Мариуполь.

Великая Отечественная война к этому времени вошла в свой третий, завершающий, этап. Предстояло полностью освободить Украину, Белоруссию, Прибалтику и Крым.

Вражеские войска создали на Крымском полуострове сильные укрепления, заняли здесь прочные оборонительные позиции, сосредоточив значительную огневую мощь. Крымская операция продолжалась месяц – с 8 апреля по 12 мая 1944 года. В ней были задействованы 4-й Украинский фронт, отдельная Приморская армия, Черноморский флот и Азовская флотилия. Ударами с плацдармов на южном берегу озера Сиваш и на Керченском полуострове была прорвана оборона немецко-фашистских войск 17-й армии. Наши войска штурмом овладели Севастополем (9 мая) и освободили Крым. Многие бойцы сложили свои головы в этих нелегких боях.

Василий Никитович вспоминает: «С боями, от села к селу, от поселка к высоте – так мы, шаг за шагом, продвигались и вышли к озеру Гнилое. Местность там ровная, простреливалась хорошо, спрячься было негде. Как только начинался вражеский обстрел, мы заходили в воду. Холодно, но деваться было некуда. Вышли к озеру Сиваш, где недели две стояли без движения. Наконец, прилетела в подкрепление наша авиация, началась бомбежка вражеских позиций. В этих боях меня тяжело ранило и контузило».

Он долго лечился в госпитале в Ростове-на-Дону. Из-за ранения не мог говорить, очень болела грудная клетка. Поехал домой, в Пензенскую область. Мать и двое братьев работали в колхозе, получали на трудный хлеб и просо. От голода спасало молоко и картошка. После медкомиссии Василия Никитовича признали негодным к дальнейшей службе и дали вторую группу инвалидности. Из армии демобилизовался в звании капитана. В военкомате ему вручили орден Отечественной войны II степени.

Весну 1945 года встретил в качестве заведующего начальной школой в сосед-

ней деревне Ольшанка. Знакомство с будущей супругой Евдокией Мироновой привело его в деревню Анишкино Петушинского района. Василий Никитович стал работать инспектором по школам Покровского РОНО. Дальнейшая судьба сложилась так, что он продолжал службу в органах МВД, где получил звание подполковника. Награжден медалью «За трудовую доблесть» I, II, III степени.

ПРОШЕЛ ПО КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ



Георгий Филиппович Живулин – простой солдат, воевавший за нашу Родину. Война застала его 17-летним деревенским пареньком, живущим в деревне Ульяновской области. В 1942 году ему исполнилось 18 лет, и он был призван в ряды Советской Армии. С группой земляков направлен в Тулу, в пулеметное училище. Закончить обучение не успел, зачислили в пулеметную роту 115-го гвардейского стрелкового полка и в срочном порядке отправили под Сталинград.

Дедушка часто делился своими воспоминаниями о войне. Например, про первый бой. Это было зимой. Его роте нужно было переправиться через реку Дон по тонкому льду на другой берег и взять высоту, занятую немцами. Двигаться по глубокому снегу с тяжелым пулеметом было нелегко, сверху враг «поливала» оружием и минометным огнем.

«Вдруг раздался зловеющий вой мины. Мы упали на землю. Затаив дыхание, ждали взрыва и смерти... Но, глянув одним глазом, заметили – мина покрутилась на месте и затихла. Полежав еще несколько секунд, мы как по команде вскочили, отбежали несколько метров и остановились. Живы! Со слезами бросились обниматься – такое счастье! Спасибо немцу или пленному, кто сделал эту мину. Вернувшись на место, мы увидели – о, ужас! – снег, красный от крови, искореженные пулеметы... Около них лежали трупы – знакомые лица, застывшие в смертельных судорогах... Страшно...»

Такое вот бывает «боевое крещение». Высота была взята. От целой роты осталось пять человек и один пулемет. В одном из следующих боев дедушка был тяжело ранен в плечо и в ногу – на этот раз мина все-таки взорвалась. Осколок в плечо остался у него на всю жизнь.

После выздоровления служил в первой мотострелковой ордена Ленина Краснознаменной дивизии им. Ф. Дзержинского. В составе этой дивизии он принял участие в Параде Победы над фашистской Германией на Красной площади в 1945 году. Дедушка говорил: «Когда меня спрашивают, какое у меня было самое знаменательное событие в жизни, я с гордостью отвечаю: участие в параде Победы 24 июня 1945 года! Я шел в первой шеренге направляющим и не мог повернуть голову направо, когда проходил мимо Мавзолея. А там стояли руководители партии и правительства, генералы и адмиралы, приветствующие проходящие войска. Чеканным шагом шли мимо трибуны генералы, полковники, офицеры, рядовые солдаты под звуки духового сводного оркестра в составе 1400 человек, несшие 36 боевых знамен наиболее отличившихся в боях соединений и частей. Для каждого сводного полка оркестр исполнял свой особый марш. След за полками на Красную площадь вступила сводная колонна воинов, несших опущенные до земли 200 знамен фашистских войск, разгромленных на полях сражений Великой Отечественной войны. Под дробь барабанов эти знамена были брошены к подножию Мавзолея В.И. Ленина...»

Георгий Живулин награжден орденом Отечественной войны I степени, медалью «За боевые заслуги» и другими медалями, благодарностью Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина «За участие в Параде Победы». Кроме боевых заслуг имеет и награды за трудовые успехи.

Мы гордимся, любим и всегда будем помнить нашего дедушку. Теперь, когда его уже нет с нами, остались только написанные им фронтовые воспоминания. Мы часто их перечитываем, и это не дает нам забыть того, что он рассказывал нам о тяжелых временах войны. Забывать такое нельзя, так пусть же память о воевавших и победивших всегда будет с нами.

Светлана Устинская, ведущий специалист ПТО Покровского ЗЖБИ, поделилась историей своего родственника.

СОЛДАТАМ ТОЖЕ НУЖНО ЕСТЬ



Иван Николаевич Фелисов родился в 1900 году в Буйском районе Костромской области. Был призван в звании рядового в Советскую армию Нижнетагильским ГВК Свердловской области. Работал поваром артиллерийских мастерских.

Одновременно выполнял обязанности заведующего скотофермой дивизии. Его трудами удавалось сохранить поголовье скота, что давало возможность хорошо питаться личному составу дивизии.

В период наступательной операции все время следовал с передовыми частями в оперативной группе тыла дивизии, занимавшейся снабжением боевых подразделов хлебом и основными продуктами.

Не считаясь с трудностями и усталостью, без отдыха и сна вместе с группой подбирал скот и продовольствие и передавал его трофейным командам. Удостоен правительственной награды – медаль «За боевые заслуги».

У Юлии Сметаниной, ведущего юриста договорного отдела АО «Мосметрострой», сразу несколько родственников отличились на полях сражений.

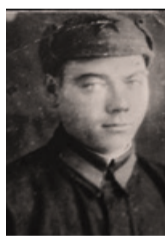
БОЕВАЯ МАШИНА ВАСИЛИЯ КОМИССАРОВА



Прадедуска **Василий Васильевич Комиссаров** родился в 1906 году. Был мобилизован через две недели после начала войны с фашистами. Попал в 20-й запасной полк под Горьким (Теплостанский РВК, Горьковская обл., Теплостанский р-н), где стал сержантом. Переведен в Москву в 303-й Гвардейский полк реактивных установок «катюша».

Первое боевое крещение принял летом 1942 года под Вязьмой. Под Курском, Харьковом, в Польше и Германии проложили свои следы Гвардейские минометы боевой машины Василия Комиссарова. Домой вернулся в 1945 году. Награжден Орденом Красной Звезды, орденом ВОВ.

КОМАНДИР СТРЕЛКОВОГО ОТДЕЛЕНИЯ



Прадедуска **Дмитрий Федорович Корчуганов** родился в 1918 году. Был химиком-инструктором, старшим сержантом. Позднее назначен командиром стрелкового отделения.

Служил в 33-м стрелковом полку на Дальнем Востоке с сентября 1938-го по октябрь 1945 года. Непосредственное участие принимал в войне с Японией – последний очаг Второй мировой войны. Мобилизован в 1945 году, когда приняли решение о переброске войск из Европы на Дальний Восток. Награжден орденом Отечественной войны II степени, медалью за победу над Японией, всеми юбилейными медалями. У прадедушки было два младших брата – Алексей и Виктор, героически погибших в 1943 году в битве за Родину.

НЕ ВСЕ ВЕРНУЛИСЬ С ФРОНТА

Алексей Федорович Корчуганов в звании младшего сержанта принимал участие в Смоленской стратегической наступательной операции «Суворов», длившейся с 7 августа по 2 октября 1943 года. Операция войск Западного фронта и левого крыла Калининского фронта проводилась с целью разгромить левое крыло

немецкой группы армий «Центр» и не допустить переброски ее сил на юго-западное направление, где Красная Армия наносила главный удар, а также освободить Смоленск. Героически погиб. Убит в бою 5 сентября 1943 года, похоронен в Ярцевском районе Смоленской области.

УЧАСТНИК ВЕЛИКОЛУКСКОЙ ОПЕРАЦИИ

Виктор Федорович Корчуганов принимал участие в Великолуцкой операции. Был ранен, после чего умер 18 ноября 1944 года. Похоронен в деревне Зеленкино Великолуцкого района Калининской области.

Сражение в районе Великих Лук, которое иногда не без сомнения называют «Сталинградской битвой в миниатюре», вошло в летопись войны как одна из успешных операций. Своими действиями части и соединения 3-й Ударной армии притянули на себя и сковали на довольно узком 50-километровом фронте в общей сложности до десяти дивизий противника, не позволив использовать их на других направлениях. В ходе наступательной операции город был почти полностью стерт с лица земли, поэтому постановлением Совета Народных Комиссаров от 1 ноября 1945 г. Великие Луки были названы в числе 15 городов, подлежащих восстановлению.

На родине Корчугановых в поселке Тисуль Тисульского района Кемеровской области установлен памятник героям Великой Отечественной войны. Фамилии братьев в списке людей на стене памяти и почета.

Дмитрий Попов, заместитель начальника отдела инженерных коммуникаций АО «Мосметрострой», прислал нам историю своего деда.

ПРОШЕЛ ЛАГЕРЯ И ВЗЯЛ БЕРЛИН



Федор Иванович Мочалов родился 29 декабря 1923 года. В августе 1942 года призван в ряды Советской армии. Прошел курс трехмесячного обучения в городе Горьком в составе 192-го запасного стрелкового полка. Не успев сдать экзамены,

в звании ефрейтора вместе с полком по правительственному приказу был направлен на фронт.

В начале 1943 года переведен в 374-й стрелковый полк в 6-ю стрелковую роту, 2-й батальон, участвующий в боях по прорыву блокады Ленинграда на Ладожском озере (Волховский фронт). После прорыва Волховский фронт соединился с Ленинградским. Следующей задачей стало освобождение узловой железной дороги Мга-Синявино. Интенсивные бои за Мгу окончились обороной, длившейся до марта. В ночь с 7 на 8 марта, когда полк готовился к отправке в глубокий тыл на отдых, немцы пошли в наступление.

«Меня ранило в правую руку, правую ногу, голову и контузило. Потеряв много крови, был без сознания. Очнулся у немцев во Мге, где русские врачи оказали помощь. Раненых было много. Из Мги нас отправили в Эстонию, в город Нарва, в госпиталь для пленных. Там проходил дальнейшее лечение. В мае 1943 года тех, кто выжил, направили в Латвию, город Метова, в лагерь для пленных. В конце 1943 года нас отправили в Берлин в лагерь Симентат, где находился до освобождения нашими войсками. Но немцы наш лагерь русским сдавать не хотели, хотели отдать его американцам или англичанам. Для этого нас начали эвакуировать. Догнали до города Бернау, примерно в 20 км от Берлина. В это время наши войска пошли в окружение Берлина, и нас освободили. Это было в начале апреля 1945 года. После освобождения и проверки особым политическим отделом нас обмундировали и отправили в воинскую часть 1-КМД 35-й мотострелковой дивизии в минометный батальон. Пришлось принять участие во взятии Берлина. Наша часть закончила бой в городе Фюрстенберге, где мы сошлись с американскими войсками. В дальнейшем продолжил службу в 35-й мотострелковой бригаде до приказа о демобилизации от 4 февраля 1947 года».

За участие в боях по прорыву блокады Ленинграда на Волховском фронте награжден медалью «За отвагу».

ЕСТЬ СБОЙКА! ПРОЙДЕН ПРАВЫЙ ТОННЕЛЬ «ЧОРТАНОВЦЫ»



ДЕЛО ТЕХНИКИ

Радостная новость прилетела к нам 3 апреля из Республики Сербия. Состоялась сбойка правого тоннеля на участке железной дороги Стара Пазова – Нови Сад. Тоннель протяженностью 1086,5 метра соорудили два года горным способом. Строители шли одновременно с южного и северного порталов навстречу друг другу. – С юга пройдено 2/3 трассы правого тоннеля, с севера – 1/3, – рассказал заместитель директора филиала ММС Ин-

тернашл Белград Андрей Лойко. Трасса тоннелей проложена в сложных горногеологических условиях с оползневыми зонами и неустойчивыми обводненными грунтами. Для укрепления грунтового массива на порталах были предусмотрены противооползневые мероприятия с сооружением каскада опорных конструкций из буронабивных свай, объединенных ростверками.

Также сотрудники ММС Интернашл задействованы в строительстве объектов искусственных сооружений (ИССО). На данный момент завершено строительство водозаборной скважины в Инджии



тернашл Белград Андрей Лойко. – Эта сбойка стала для нас знаковым событием в области развития инфраструктуры Сербии. Проходка тоннелей на дороге от Белграда до Венгрии – один из основных этапов проекта строительства трассы.

Действительно в Сербии ждали этого события. Оно стало большим праздником. В связи с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией в мире наблюдали за знаменательным моментом в ограниченном составе.

Сбойка в левом тоннеле, длина которого составит 1156 метров, запланиро-

вана на июнь 2020 года. Трасса тоннелей проложена в сложных горногеологических условиях с оползневыми зонами и неустойчивыми обводненными грунтами. Для укрепления грунтового массива на порталах были предусмотрены противооползневые мероприятия с сооружением каскада опорных конструкций из буронабивных свай, объединенных ростверками.

Ведется строительство двух автодорожных путепроводов, одного подземного пешеходного перехода и трех водопропускных труб, а также сооружение подземного автодорожного путепровода тоннельного типа. Впереди еще строительство одной водопропускной трубы, трех подземных автодорожных путепроводов тоннельного типа и двух железнодорожных мостов.



3 апреля 2020 года. Состоялась сбойка правого тоннеля «Чортановцы» (1) Строители шли навстречу друг другу с южного и северного порталов (2) Последние сантиметры грунта перед соединением тоннелей (3)

ЗДЕСЬ БУДЕТ ВЕСТИБЮЛЬ ДЛЯ «РИЖСКОЙ» БКЛ

На строительной площадке №11 будущей станции Большой кольцевой линии (БКЛ) «Рижская» (проектное название – «Ржевская») идет разработка котлована. Скоро на его месте появится западный вестибюль.



Фото – Александр Попов

ФОТОФАКТ

Основные работы начались этой зимой. Технику сюда подогнали еще до новогодних праздников. Первым делом сделали стену в грунте, затем провели водопонижение в этой части «Рижской».

Следующим этапом Строймехсервис с помощью экскаваторов провел разработку котлована. Каждый день до полусотни машин вывозили грунт со стройплощадки. Основной этап работ пришелся на январь-март. За это время было выбрано примерно 20 тысяч кубометров породы.

Мы пришли позже и занимались креплением котлована, ставили металлические конструкции, – сообщил начальник участка СМУ-6 Денис Гусаров.

Изначально к середине апреля планировалось произвести заливку лотка. Но работы приостановили 30 марта в связи

с переброской подрядных организаций Мосметростроя на другие объекты (медицинский центр в Новой Москве).

– В настоящее время котлован разработан практически полностью, закреплено три из четырех ярусов, – продолжил Денис Гусаров. – Надеемся, что в мае возобновим работы после снятия режима самоизоляции. Осталось поставить примерно 200 тонн металлоконструкций.

ИНТЕРЕСНО

Будущая станция «Рижская» БКЛ расположена рядом с Рижским вокзалом. Ее западный вестибюль ведет на Рижскую площадь и в подземный переход под площадью. Из восточного можно будет попасть к железнодорожной платформе Ржевская. Второй выход будет интегрирован в одноименную станцию Калужско-Рижской линии метро.



НОВОСТИ

ДВЕ СТАНЦИИ БОЛЬШОГО КОЛЬЦА НОМИНИРОВАНЫ НА ПРЕМИЮ

Проекты станций «Рижская» и «Авиамоторная» Большой кольцевой линии московского метрополитена представлены в номинации «Лучшее архитектурно-градостроительное решение объекта транспортного назначения» премии Москвы в области архитектуры и градостроительства.

Из 106 проектов на первом этапе экспертный совет выбрал лишь 40 претендентов по пяти номинациям. Далее голосованием жюри будет отобрано 5 победителей. Их имена объявят 1 июля 2020 года. Лауреаты получат премию города Москвы и денежное вознаграждение.

Премия учреждена в 2017 году при участии мэра столицы Сергея Собянина. Она присуждается за разработку наиболее выразительных, оригинальных, качественных архитектурно-градостроительных решений объектов капитального строительства.

Их реализация способствует формированию комфортной городской среды и развитию строительной отрасли.

Будущая станция глубокого заложения «Рижская» с переходом на Калужско-Рижскую линию находится на северо-восточном участке Большой кольцевой, на Рижской площади. Архитектор проекта – ЗАО «Блэнк Архитэкс».

«Авиамоторная», уже открытая для пассажиров, также расположена на северо-восточном участке нового кольца, в районе Соколиная гора. Архитектор – ЗАО «Метрогипротранс».

СПОРТ

ПРОВЕЛИ ТУРНИР ПО НАСТОЛЬНОМУ ТЕННИСУ

В спортивном комплексе Московского государственного технического университета имени Баумана 14 марта состоялся чемпионат Мосметростроя по настольному теннису. Лучшим стал Олег Решетников (СМУ-12), второе место у Сергея Стрельникова (УММ), третье завоевал Руслан Артыков (СМУ-24).

Единственной девушкой, удостоенной грамоты победителя, стала Алина Еничева из КСУМа. Строгий судья Николай Акимов не делал никаких поблажек ни для мужчин, ни для женщин. Потому и грамоту получить из рук тренера, отдавшего много лет спорту в Мосметрострое, и судьи было особенно приятно.

ШАХМАТЫ ОНЛАЙН

В эти непростые дни, когда даже привычная работа сопряжена с тревогой о здоровье, Терком профсоюза кардинально меняет работу по всем направлениям своей деятельности. Особенно это сказывается на спортивных мероприятиях.

Однако есть вид спорта, которому не нужны стадионы и беговые дорожки. В условиях режима самоизоляции Терком профсоюза организовал и провел первый в истории Мосметростроя онлайн-турнир по шахматам.

Нужно, признать, что получился турнир-тренировка. Собраться было непросто. Часть метростроевцев напряженно трудятся, поддерживая рабочий ритм столицы.

Платформой для проведения турнира выбрали интернет-сервис chess.com. Регламент партии в быстрых шахматах – 5 минут. Играли по круговой системе.

Турнир показал интересные результаты – на I место, потеснив признанных шахматных лидеров Егора Шапиро (УММ, II место) и Георгия Ильиных (Терком профсоюза, III место), вышел 29-летний маркшейдер из СМУ-12 Айдар Еникеев, который никогда ранее не занимал призовые места в очных соревнованиях, но уже несколько лет играет с интернет-соперниками.

Верно сказано – из встречи старых традиций и новых технологий рождается многообразие интересов человека. И это правильно – для одних комфортнее играть за реальной доской с деревянными фигурами и соперником, сидящим напротив, для других интернет – уже привычная и естественная среда.



14 марта 2020. Судья Николай Акимов вручил грамоты победителям турнира по настольному теннису

КАЛЕНДАРЬ



Фото – Александр Попов

1 мая – Праздник Весны и Труда

1 мая – 50 лет ООО «Покровский ЗЖБИ»

9 мая – День Победы в Великой Отечественной войне – 75 лет

15 мая – 15 лет ООО «УЦМ»

1 июня – День защиты детей

1 июня – 70 лет ЗАО «УСР»

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРОВ АПРЕЛЯ

50 лет

Абдимуминов А.Ю., бетонщик, ТО-6

Долгаев В.В., проходчик, ТО-6

Калабаев Ю.Н., проходчик, СМУ-1

Литвинов И.И., горный мастер, ТО-6

Ляшенко В.С., электрослесарь-монтажник, СМУ-24

Наседкин А.Н., бурильщик шпуров, СМУ-1

Нуруллаев А.Ш., машинист мотовоза, ТО-6

Рогатин В.В., проходчик, СМУ-8

Титов С.А., подсобный рабочий, ТО-6

60 лет

Абдуллоев К.З., электрослесарь-монтажник, СМУ-24

Гуров Н.И., машинист буровой установки, СМС

Дорохова В.В., машинист крана, ТО-6

Игнашин В.Г., электросварщик, СМУ-1

Карабанов А.Н., электросварщик, СМУ-1

Тоскина И.В., инженер технического отдела, СМУ-1

Чепелевич А.М., главный методист, Техшкола

Чочуа Б.Г., кладовщик, СМУ-24

65 лет

Билалов М.А., проходчик, СМУ-6

Грачева Л.Н., машинист подъемной машины, СМУ-8

Давыдова Т.Л., рабочая производственных бань, СМУ-8

Крылов В.Д., электромонтер, Тоннель-2001

Медведев Г.И., ветеран ТО-6

70 лет

Пеняев Г.В., ветеран СМС

Селезнева Т.И., ветеран УСР

80 лет

Боголепова Е.И., ветеран ТО-6

Строганов В.Б., ветеран АО «Мосметрострой»

85 лет

Цейтлим В.З., ветеран СМУ-4

90 лет

Карандашева Т.А., ветеран СМУ-4

Кочнева А.К., ветеран СМУ-4

Поздравляем юбиляров апреля! Желаем счастья, благополучия и долгих лет жизни!

над номером работали: Ольга Демьянова, Павел Кораблин, Нана Король.