

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

## НОВОСТИ

### ОТДЕЛКА «СРЕТЕНСКОГО БУЛЬВАРА»

Участок Александра Шишкина из УСР широко фронтом ведет облицовку пилонов пусковой станции. Из 32-х к 15 октября было готово 12, еще 18 находятся в работе.

Отделка пересадочного узла на станцию «Чистые пруды» начата снизу — от платформы «Сретенского бульвара». К настоящему времени гранитом отделаны оба лестничных марша, площадки, пассажирские ходки над левым тоннелем Люблинско-Дмитровской линии. Гранитчики вышли в распредел. Одновременно ведётся монтаж стеклопластикового зонта. И на том же пересадочном узле строители приступили к монтажу каркасов под мраморные плиты стен.

### ПРИРОСТ ПУТЕВОГО БЕТОНА

По состоянию на 15 октября месячный план по укладке путевого бетона на Митинско-Строгинской линии выполнен на 46 процентов — из 2744 погонных метров строители отчитались за 1254. При этом участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001» полностью справился со своим октябрьским заданием. Уложив бетон на последних 304 метрах, он завершил бетонирование пути для метропоездов на нижнем уровне правого Серебряноборским тоннеля. Ровно половина месячного плана на счету СМУ-3. В левом перегонном тоннеле между точкой «С» и станцией «Строгино» путевой бетон уложен на 400-х метрах из 800. В графике идет и ТО-6. В правом перегонном тоннеле, начинающемся от станции «Крылатское», за 14 дней октября забетонировано 235 метров из 500, запланированных на весь месяц, что соответствует 47 процентам. И отстает пока лишь Ингеоком: при плане 800 метров путевого бетона к 15 октября уложен лишь на 315 метрах. Но у этой организации на ноябрь остается меньше, чем у СМУ-3 — только 224 метра.

### КОЛЬЦА ДЛЯ МЯКИНИНСКОГО ПЕРЕГОНА

Как известно, первая станция метро на территории Московской области будет строиться на мякининской пойме, рядом с выставочным «Крокус-центром». Перегон отсюда в сторону МКАД и станции «Строгино» будет прокладываться с помощью «Ловата» Тоннельный отряд №6. Земля под строительную площадку ещё не отведена, но Очаковский завод ЖБК уже приступил с сентября к изготовлению колец тоннельной отделки. К 15 октября их было сделано 176, а всего потребуется 1350.

### «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» НА 2008 ГОД

Продолжается подписка на первое полугодие 2008 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроителя» 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 «Метростроителя» на 6 месяцев — 198 руб. 12 коп.

## Венткомплекс на Осеннем бульваре

С начала лета пятый участок СМУ-13, руководимый Павлом Александровичем Чудиновым, перебазировался с точки «D» вверх по склону Крылатского холма — на Осенний бульвар. С секций открытого способа сооружения тоннелей — на трассу, где участок Виктора Ивановича Попова завершал щитовую проходку перегона от станции «Крылатское» до точки «D». Прямо по оси бульвара механизаторы СМУ-9 выкопали котлован с естественными откосами, предназначенный для строительства перегонного венткомплекса.

Сам по себе это не очень крупный объект. Основные составляющие комплекса — вентствол, венткамера и венткиоск.

При мелком заложении тоннелей и с учетом исходного котлована ствол потребовался не очень глубокий — меньше десяти метров. Участок Чудинова смог предъявить его своим генподрядчиком из ТО-6 уже 25 июля, как и предусматривалось графиком. А тоннельщики по объективным причинам не смогли сразу заняться сбойкой своих выработок с вентстволом, вошедшим в межтоннельное пространство. Возникла непредвиденная пауза, во время которой Чудинов часть своих рабочих направлял в Троице-Лыково, где они подключились к участку Вадима Егоровича Дядищева, строящего БТП.

С осени работы на венткомплексе возобновились в полном объеме. Особенно ощутимо участок продви-



нулся на уровне лотка котлована, где возводится монолитная железобетонная «коробка» венткамеры. При поперечном сечении — 9х5 метров её проектная длина в 48 метров к 10 октября была реализована на две трети. Оставалось нарастить «коробку» на последние 16 метров, чтобы накрыть выход вентствол и чтобы ещё хватило места для электрощитовой. В готовую часть венткамеры уже завезены два вентилятора, за ними просматриваются продольные перегородки, сложенные из крупных шумопоглощающих блоков.

Меньше других частей комплекса сделано по венткиоску — его стены лишь чуть-чуть обозначены над перекрытием венткамеры, так как на участок еще не поступила соответствующая проектная документация.

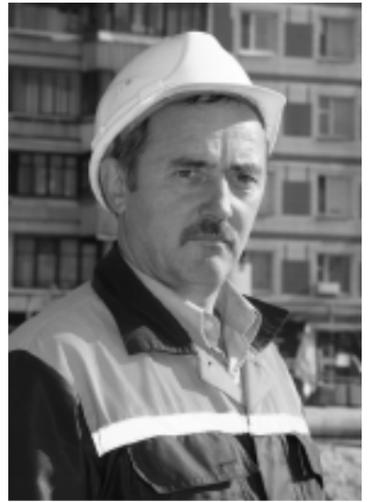
Нет даже отметки уровня земли, без чего механизаторам сложно приступить к обратной засыпке котлована.

Впрочем, небольшое отставание, связанное с киоском, строителей, похоже, не очень волнует.

—С арматурой, с монолитом мы давно имеем дело, — говорит Ислан Ибрагимович Салеев, возглавляющий на участке комплексную бригаду. — Не только тупики строили, но и дорожные развязки, эстакады. И вот здесь, на точке «D», тоннели делали. Бригада примерно наполовину состоит из вахтовиков, но они уже года по три к нам ездят, во многом разбираются по-настоящему. Ну, а тон задают, конечно, наши опытные метростроители. У нас, например, есть высококвалифицированные сварщики — Александр Долгов, Сурен Айрапетян, Сергей Чудинов. Им можно спокойно поручать самые ответственные задания вроде поясов крепления вентствол, где требуется уверенная рука. И они всё выполнят в лучшем виде.

Сам Ислан Ибрагимович приехал в Москву из Горьковской области в 1970 году, поступил в ПТУ-72, выучился на плотника. А после службы в армии приобрел в техшколе новую специальность — стал монтажником строительных конструкций. Начинать с жилья, потом пошли объекты метростроения — тупики за станциями «Алтуфьево», «Марьино»... В бригадах ходит около двадцати лет. И между прочим, в конце 80-х годов в его бригаде начинал плотником свой метростроительский путь горный мастер участка Владимир Петрович Неретин. Конечно же, между ними полное взаимопонимание.

Неретина я застал за неожиданным занятием: он, глядя в нивелир, командовал монтажниками СМУ-4, выправлявшими каркасную раму для фундамента одного из вентиляторов. Можно было бы дожидаться штатных маркшейдеров, но время дорого. А у Владимира Петровича есть и маркшейдерская подготовка. Он вообще много чему в своей жизни учился. На плотника — в ПТУ-72.



Начальник участка П.А. Чудинов.

Здесь уже завезли вентиляторы.

### НА ПУСКОВОМ ОБЪЕКТЕ

На водителя танка — в армии. Вернувшись после демобилизации в СМУ-13, вскоре поступил на вечернее отделение метростроительского техникума. Но и на этом не успокоился, через несколько лет решил продолжить учебу и два года назад получил без отрыва от производства диплом инженера-строителя.

Особая наука — взаимоотношения с жителями соседних домов. Ее постигает только на практике.

—В ночное время мы вообще не работаем, — говорит Неретин. — А в выходные дни и с утра стараемся поменьше шуметь. С другой стороны, были случаи, когда бетонирование затягивалось допоздна, но всё обошлось без конфликтов. Похоже, люди понимали производственную необходимость.

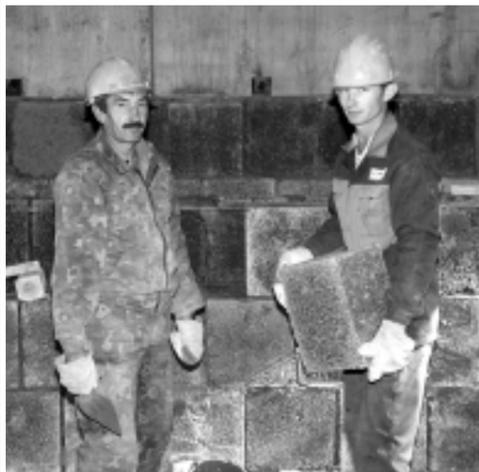
Кстати сказать, бетон поступает на площадку не только для СМУ-13. Используя вентствол и сбойку, тоннельщики бетонировали путь на дальней половине перегона. И лишь когда они уберут бетононасос, пятый участок получит возможность довести до конца свою работу на нижнем уровне венткомплекса. А пока основное внимание сосредоточено, помимо кладки перегородок в венткамере, еще и на бетонировании стен вентствол, которое сочетается с устройством металлоизоляции.

К концу октября ствол должен быть завершён и наступит очередь последней трети венткамеры. Судя по прогнозам погоды, не только стены, но и лоток для нее придется бетонировать под защитой инвентарного тепляка. Как раз в тот, еще теплый октябрьский день, за ним поехал на базу, чтобы похолодание не захватило врасплох. С электроэнергией проблем не будет — её обеспечит генподрядчик.

А перед бетонированием перекрытия камеры в её стены будут затарены шумопоглощающие блоки для второй секции перегородок. Из общего количества в 17400 штук к настоящему времени уложено около 10 тысяч этих блоков.

Количество людей на участке, их квалификация и настрой позволяют надеяться, что венткомплекс будет готов к сроку.

Юрий ПЕТРУНИН.



Р.З. Китаев и С.А. Трофимов возводят перегородку из блоков.



Звеньевой А.А. Долгов.

И.И. Салеев возглавляет комплексную бригаду.



Горный мастер В.П. Неретин.



Фото А. ПОПОВА

## Одиннадцать пятилеток Виктора Нечаева



Вот и снова пришел юбилей — Виктору Захаровичу Нечаеву исполнилось 75. Первый юбилей на пенсии. А вот когда было 70, он еще работал, строил перегонные тоннели, примыкающие к станции «Бульвар Дмитрия Донского», которые вело СМУ-13. И еще бригадирствовал. Шутил тогда: «Одиннадцатую пятилетку добиваю». Виктор Захарович из того боевого поколения, которое привыкло отсчитывать свою жизнь именно пятилетками, многие из которых, благодаря самоотверженному труду рабочих, выполнялись досрочно. В том времени он был свой, в том времени он чувствовал себя, как рыба в воде. Бригадир-орденоносец, которому в Кремле вручались ордена и медали. Победитель соцсоревнования. Ударник коммунистического труда. Он многого добился, но никогда этим не кичился, потому что работал не за награды, а исключительно ради дела и ради любви к этому делу.

Виктор Захарович родился в Соновском районе, Тамбовской области. Смеется: «В богатой семье. Аж десять человек детей было. Мать считалась героиней, имела медали». В один прекрасный день появился в их доме Алексей Дмитриевич Прибытков, друг отца, который, будучи мастером производственного обучения в метростроевской школе ФЗО, приехал на родину в качестве вербовщика. И надо сказать, что поездка эта оказалась для него удачной. В Москву он уехал не только со своим племянником, но и с группой других молодых людей, в числе которых был Виктор Нечаев.

Уже на следующее утро по приезде в столицу ребята переступили по-

рог школы ФЗО, где им предстояло учиться. Какую профессию выбрать? Каменщика, штукатура или... Недолго думая, Виктор Нечаев решил учиться на плотника. Все-таки по деревенским меркам плотницкое дело наиболее известное, да и основы знаний уже какие-никакие, но имелись.

— В тот же день нам дали место в общежитии, — рассказывает Виктор Захарович. — В баню отвезли, что на Ярославском вокзале. Постригли. И, как в армии, выдали новенькую и чистенькую одежду. И вот мы сели за парты... Учиться должны были год. Но на Метрострое всегда ощущалась нехватка людей. Наш выпуск оказался ускоренным. Через полгода я трудился уже в КСК-2, на строительстве домов в Лоси. Моим прорабом был Вениамин Исаакович Штеренлихт. Мы долго с ним потом работали. Детские сады строили, больницу, общежития.

А первыми бригадирами-учителями стали для Виктора Нечаева сначала Алексей Лукьянович Зварыкин, а чуть позже Иван Алексеевич Ледов. Старики-первопроходцы. В строительном деле — асы! Они его здорово поднатаскали. И в армию в 1951 году проводили.

Служил Виктор Нечаев в погранвойсках в Риге. Охранял, сопровождал и встречал торговые суда — наши и иностранные. А закончил службу в Волгограде. День пограничника для него — святой день. Отмечает всегда вместе с братом и зятем, которые тоже служили в погранвойсках. А после армии вернулся снова в родной коллектив.

— Кое-кто из моих товарищей, с которыми я приехал вместе в Москву, на Метрострой после службы уже не вернулся, поехал домой. А я сразу в контору на Маленковке, — рассказывает юбиляр. — Зашел, а начальник отдела кадров Александра Игнатьева так меня обрадовала: «Я тебя давно жду. Все твои сверстники давно отслужили и уже работают, а тебя все нет». Договорились, что побуду дома пару недель, повидаюсь с родней и вернусь. А приехал через несколько дней. Тут люди нужны, на Маленковке сдавался очередной дом. А что там, в деревне, лягушек гонять? Развернулся — и в Москву. Пришел снова в кадры, моя трудовая книжка была на месте. Игнатьева, которая не сомневалась, что вернусь в коллектив, все время держала ее при себе, в архив не сдавала. Быстро оформился и вышел на работу. Участок возглавлял Михаил Коханенко, который потом работал в Бабушкинском райисполкоме. И снова я встретился со своими пер-

**В общежитии в Лоси. Виктор Нечаев с другом-односельчанином Андреем Смагиным, который трудился в СМУ-7, и гармонистом Михаилом.**



**Пограничник Виктор Нечаев. 1954 год.**



**Бригада Нечаева. Виктор Захарович — пятый слева. 1960 год.**

**Метростроевцы — в Кремле. В этот солнечный день им вручили ордена и медали. В числе награжденных — начальник СМУ-11 Казимир Станиславович Янчевский, Виктор Захарович Нечаев, Владимир Степанович Бобров. 1973 год.**

выми бригадирами. Бригаду у них уже не было, они работали втроем, как бы сами по себе. Ой, такая встреча состоялась! И взяли они меня к себе четвертым.

Виктор Захарович — человек целеустремленный. Вскоре ему самому доверили бригаду. Но чтобы быть более подкованным, он все время старался повышать свои знания. Читал специальную литературу, посещал лекции, учился в техшколе, один раз — с отрывом от производства, хотя здорово терял в зарплате.

— Во время учебы, помню, получал всего 630 рублей, — говорит ветеран. — А уже женат был. Чтобы прожить, ходил по

ночам и в выходные дни на станцию Лосиноостровская разгружать вагоны. Таким образом, мы, метростроевцы, выручали железную дорогу, а она в трудные минуты — нас.

Чтобы идти вперед, без учебы невозможно. И об этом Виктор Захарович всю жизнь твердил своим ученикам. А учеников у него было немало. Сначала он обучал строительному ремеслу тех, кто соорудил дома и объекты промышленно-гражданского строительства. Затем — проходчиков, арматурщиков, изоляторовщиков... Судьба повернулась так, что в начале семидесятых Виктор Захарович возглавил бригаду проходчиков в комсомольско-молодежном коллективе СМУ-11, созданном на базе СУ-702. Перечисляя названия коллективов, ветеран не преминул заметить, что он не «летал» из одной организации в другую, просто они меняли свои «шапки», а коллектив оставался прежним. Или на базе одной создавали другую, как это и было со СМУ-11.

Он пришел на строительство станции «Тушинская» к начальнику участка Александру Алексеевичу Евтихию. Возвращаясь памятью в те годы, Виктор Захарович рассказывает о том, какие трудности доставлял строителям пльвун — «похлебали водичку», о том, как не хватало у но-



вого СМУ самых необходимых материалов и оборудования.

— Хорошо, что по соседству работал участок Михаила Васильевича Першина из ТО-6. Вот бежишь к нему и просишь тот же насос, — смеется Нечаев. — Ребята все родные, знакомые, в школе ФЗО со мной учились. Да и Першин — земляк, из Тамбовской области. Помогали. А иногда и ворчали: «Когда ж у самих-то у вас все будет?»

— Да будет, ведь камень-то на месте обростаёт, — отвечал обычно благодарный за отзывчивость Нечаев. Но, пожалуй, главный упор в своем рассказе о первой своей станции, Виктор Захарович сделал на том, как учился сам быть проходчиком и учил других. И как его воспитанники в ускоренном темпе сами становились у руля.

— Только обучу новое пополнение, прибывшее из армии, только сколочу работоспособный сильный коллектив, как тут же у меня забирают самых подготовленных. И не сосчитать, сколько раз за время строительства «Тушинской» укомплектованную бригаду разрушали, — вспоминает Виктор Захарович. — Я и к начальнику участка обращался, а тот только руками разводил, мол, не от хорошей жизни. Да чего там, понятно!

Но зато теперь Виктор Захарович с гордостью называет имена своих

учеников: Владимир Степанович Бобров, Владимир Федорович Ивлев... Не подвели учителя. Еще и наградами за ударный труд были отмечены. Кстати, первую свою награду — медаль «За трудовое отличие» — сам бригадир Нечаев получил в 1969 году, а через четыре года Указом Президиума Верховного Совета СССР он был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

На всю жизнь он запомнил пуск станции «Тушинская» и забавный случай с фотографиями строителей, размещенными на колоннах. Пассажиры посчитали, что все эти люди, смотрящие на них со снимков, погибли в ходе строительства. Между прочим, портрет Нечаева исчез с колонны гораздо раньше других. Увидев на платформе скорбные лица и услышав слова сочувствия в адрес «погибших», родственник взял и на глазах у милиционера вырезал фотографию Виктора Захаровича из рамки.

Следующая страница его жизни была связана со СМУ-2. Вновь созданному метростроевскому коллективу, который возглавил Гольдман, был передан один из участков СМУ-11. Чтобы заполучить к себе опытного наставника, Борис Михайлович, знавший Нечаева много лет, приехал на стройку, что называется, с офици-



Фото П. СЕМЕНОВА

**В забое — бригада  
А.Н. Круковского.**

**Блокоукладчик в кольце  
труб замораживающей  
системы.**

**Заместитель начальника  
участка К.И. Маматказин,  
горные мастера  
М.С. Карпухин  
и А.И. Кирьянов.**



**Бригадир слесарей  
В.А. Мокринский и В.В. Карташов.**

некоторые шланги не подсоединялись из-за несоответствия переходников. Но в конце концов мы одолели эту нестыковку.

Заместитель начальника участка Камиль Ибрагимович Маматказин уточняет:

— Блокоукладчик сдвинулся с места, но его притирка продолжается на ходу. Именно в движении выявляются ещё некоторые заводские недоработки, с которыми нам надо разобраться, пока механизм остаётся на виду, то есть не ушел полностью в наклон. Доделкой и вообще обслуживанием укладчика занимаются у нас бригады Владимира Мокринского и Василия Карташова. А вводят его посменно четыре машиниста, которые прошли специальные курсы в техшколе. Это Павел Холоша, Сергей Савельев, Виктор Лапин и Ренат Марданшин.

На первых порах грунт из наклона выбирается небольшим и очень маневренным экскаватором фирмы «Хитачи» на гусеничном ходу. Управляет им Александр Камалович Малкаров. Пока в стартовом котловане снимали верхний слой



грунта, в ковш много чего случайного попадало — ошметки бетона, куски арматуры, обломки досок. Дальше инородных включений почти не стало, если не считать нескольких вспомогательных труб, которые оставили в теле будущего наклона заморозки из восьмого участка СМУ-9. Эти трубы по частям обрезают, но освобождать их от грунта не так-то просто, когда экскаватор работает уже где-то внизу,

## Блокоукладчик уходит в наклон

Третий участок СМУ-8, руководимый Накипом Галиевичем Файзрахмановым, основательно обустроился на стройплощадке 942-й шахты, перевезя свой бытовой городок от вестибюля «Трубной» сюда, к пятиугольному зданию Центрального театра Российской Армии.

Уже в середине сентября участок приступил на новом месте к решению очередной своей строительной задачи — к сооружению с помощью блокочладчика большого наклонного хода с поверхности к станции «Достоевская». Для его обделки потребуется 108 полных

колец чугунных тубингов, что при ширине тубинга в 75 см составит 81 метр. По концам наклона предусматриваются еще полукольца. Верхние полукольца — временные. Они использовались для монтажа блокочладчика, изготовленного на Метромаше.

— Мы собирали его своими силами, — говорит сменный механик Иван Валерьевич Иванов. — И гидравлику, и электрику. Бригады Мокринского и Карташова справились со всем за полмесяца. Хорошо поработали наши сварщики Федор Орлов и Учкон Захибов. Были проблемы по гидравлической части —

осторожно разворачиваясь на узком уступе. При этом грунт, недоступный ковшу, сбивают со стен забоя отбойными молотками проходчики, стоящие на нижних ступенях рабочих площадок блокочладчика. Так готовится место для тубингов очередного, еще не полного кольца обделки.

Когда кольца начнут смыкаться и укладчик втянется в наклон, в ход пойдет привычный метростроителям буровзрывной способ. С его помощью будет преодолевать зона замороженного водоносного песка — по нему придется идти более сорока метров.

Спрашиваю у Маматказина, не ждёт ли он каких-то неприятных сюрпризов от наклонного хода «Достоевской».

— В моей практике это уже третий большой наклон, — отвечает он. — Позади остались наклоны второго выхода «Маяковской», а также «Трубной». Так что много незнакомого здесь будет лишь для наших молодых горных мастеров Михаила Сергеевича Карпухина и Максима Борисовича Пронькина. Но в горном деле никогда всего не учтешь и не познаешь. Поэтому и здесь какие-нибудь неожиданности не исключены. И не только со стороны недр. На этой площадке из-за соседства жилых домов нельзя работать ночью. А хотелось бы. И мы решили установить компрессор в неиспользуемом пока подземном переходе под Селезневской улицей. Может быть, так удастся справиться с шумом.

**Юрий ПЕТРУНИН.**

**Постскриптум.**

К 15 октября участок Н.Г. Файзрахманова смонтировал в наклоне 3 постоянных кольца.

## Транспортная развязка — за восемь месяцев

Как стремительно бежит время. Какой гигантской поступью развивается Москва! Сорок шесть лет назад коллектив СМУ-5 построил транспортную развязку — тоннель на пересечении Ленинградского и Волоколамского шоссе. Продолжительное время она хорошо служила городу, но на сегодняшний день исчерпала свои возможности, и ее решили реконструировать.

С таким воодушевлением и самоотдачей мы соорудили этот тоннель! Да иначе и быть не могло. Шёл 1961 год, великий исторический год, ознаменованный выходом человечества в космос. Полет Юрия Алексеевича Гагарина для всего мира стал настоящим событием. Огромную радость испытывал наш народ. И как это воодушевляло нас, строителей, на успешный труд!

А труд нас ждал нелегкий. Транспортную развязку предстояло соорудить за восемь месяцев — страна готовилась к XXII съезду КПСС. Предварительно, чтобы познакомиться с опытом сооружения подобных пересечений, группа наших специалистов побывала в столице Норвегии — Осло.

Выйдя на трассу тоннеля в марте 1961 года, мы сдали объект в начале

октября, накануне открытия съезда.

Был освоен большой объём работ, очень большой! Ведь к тоннелю-развязке прилегал (по проекту) линия метрополитена — продление Горьковского радиуса, первые 2–2,5 километра, которые мы должны были построить одновременно с тоннелем-развязкой.

Мне тоже на первых порах пришлось поработать на этом объекте начальником прорабского пункта, механиком был Е.Н. Белоюкин. В течение четырех месяцев были выполнены все подготовительные работы: освоена строительная площадка, подведены рабочие коммуникации и переложены городские, сделано обустройство по сохранению переплетаемых коммуникаций, забиты на всем протяжении сваи ограждения котлована, задействовано понижение грунтовых вод, выполнено освоение тоннеля.

К последующим работам по монтажу конструкции самой развязки был привлечен участок В.И. Баркалова, участку Г.И. Гликина поручили тоннель Горьковского радиуса, а участку И.Р. Новикова — хозяйственное обустройство тоннеля. Руководил работами зам. главного инженера СМУ-5 Э.В. Сандуковский.

Ответственность за эти объекты несли не только мы. Чувствовалось, что этой стройкой не меньше озабочено и руководство Метростроя. Раз, а то и два в неделю, утром в 7.30, на стройку приезжал начальник Метростроя Василий Дементьевич Полежаев. Помню, подбадривал, применяя какие-нибудь поговорки и пословицы для руководящего состава, например, что-то типа: «Плох тот солдат, который не хочет стать генералом». Вообще, без юмора и шуток в работе нельзя. Помню, как начальник СМУ Николай Иванович Федоров, разбирая ситуацию, связанную с забитыми с легкими отступлением от проекта сваями, выразил свое неудовлетворенное начальнику участка Новикову, механику Мартышкину и маркшейдеру Старостину пословицей: «Собрались здесь Туха да Матюха и Колупай с братом». А механик Мартышкин, в свою очередь, попросил разъяснить, кто из них кто. Вот так: хоть и были мы все уставшими и задерганными, но шутка в работе всегда имела место.

Запомнилась мне развязка еще одним важным событием. Мы видели, как на низкой высоте, прямо над нами на Центральный аэродром для

встречи с правительством пролетал самолет ИЛ-18 Ю.А. Гагарина с четверкой сопровождавших его истребителей. Исторический момент!

В сооружении развязки метростроителям очень помог город. На первых порах, когда 8 марта 1961 года мы вышли на трассу развязки, на Ленинградском шоссе еще лежал снег. Комендант дома № 75 по Ленинградскому проспекту (мой однофамилец капитан Волков) разрешил пользоваться Красным уголком, здесь рабочие могли погреться и пообедать. Этот дом принадлежал штабу Советской Армии, в нем были квартиры генералов, сотрульников штаба. Здесь же жил опальный в те годы Булганин.

Город отдал метростроителям и Песчаные бани, где мы оборудовали душевые.

Стройка пользовалась большим вниманием у городской общественности. Часто на объект приезжали корреспонденты газет, которые потом подробно рассказывали в своих изданиях о продвижении дел. А метростроители здесь выглядели очень достойно: объект был оснащен самыми современными механизмами, ручной труд

почти полностью был исключен.

Московский институт инженеров железнодорожного транспорта охотно знакомил своих студентов с ходом работ. Помню, как студенты-третьекурсники проходили здесь практику. Среди практикантов, кстати, был Илья Вениаминович Маковский, сын профессора В.Л. Маковского.

Курировал практику сам руководитель кафедры, опять-таки мой однофамилец профессор, доктор технических наук В.П. Волков. Я знал многие его работы, но во время строительства развязки познакомились лично. Приятно было выслушать от него комплимент в свой адрес: «Мы на ваших статьях учим студентов». Имелись в виду мои материалы по сооружению станции «Университет», напечатанные в техническом журнале «Метрострой».

Наш коллектив СМУ-5 построил в те годы для города три транспортные развязки. Кроме той, о которой я рассказывал, еще одна находится на пересечении Садового кольца с улицей Горького, другая — на Октябрьской площади, под Ленинским проспектом.

**Виктор ВОЛКОВ,  
ветеран СМУ-5.**

## ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ

## Одиннадцать пятiletок Виктора Нечаева

Окончание, начало на стр. 2

альным приглашением. Но Виктора Захаровича из СМУ не отпускали, во всяком случае, главный инженер СМУ-11 Францевич отговаривал, как только мог. Между ними тогда состоялся серьезный разговор.

—Новый коллектив, тяжело будет, — убеждал Нечаева Борис Борисович.

—Но я ведь не ищу, где лучше. Знаю, что там будет во сто крат сложнее.

—Не отпущу, — судя по голосу, Францевич был тверд в своем решении.

—Разве это правильно? Вы же перешли из СМУ-6 — на повышение. А я иду на помощь.

Потом Борис Борисович еще не раз интересовался, не передумал ли Нечаев? Нечаев не передумал: «Слово дал, назад пути нет». И снова Виктор Захарович взял под свое крыло «зеленых», как он называл демобилизованных воинов. И вновь, как когда-то на «Тушинской», все то же самое повторилось на «Севастопольской», где он трудился от начала и до пуска. Учил, наставлял, а потом управлял своих воспитанников в свободное плавание. Заки Зиннатов, Валерий Шнайдер, Евгений Сябаев... К этим фамилиям можно добавить еще немало других. Сначала ребята с его легкой руки становились звеньевыми в нечаевском большом комсомольско-молодежном коллективе, потом самостоятельными бригадами, которые уже не просто работали параллельно со своим наставником, но и соревнова-

лись — на равных. Он всегда приветствовал их успехи. И так радовался их удачам и достижениям, как если бы эти удачи и достижения были его личными.

—Время было интересное, — не без сожаления говорит сегодня Нечаев. — Я, например, всегда приветствовал соцсоревнование. Кто сделает больше? Кто победит? Был стимул, азарт.

Ветераны Метростроя помнят: его бригада всегда была в числе первых среди метростроевских комсомольско-молодежных, о чем свидетельствуют газетные публикации в «Метростроевце» и Книга Почета Метростроя, куда было занесено его имя — за успехи, достигнутые в соцсоревновании.

В 1980 году Виктор Захарович Нечаев был награжден еще одним орденом — Трудовой Славы III степени, еще через три года — медалью «Ветеран труда», затем знаком «Почетный транспортный строитель». И это

только часть его наград. Но есть еще одна, очень важная Почетная грамота — «За достигнутую работу без травм и аварий». От своих воспитанников Нечаев требовал безукоснительного выполнения правил техники безопасности. Обычно его бригада трудилась в три смены: днем он с «юнцами», чтобы были под присмотром, а вечер или ночь отдавал более опытным. И все-таки...

—Ребята были «любопытные»: одного к рубильнику тянет, другой пытается сварочный аппарат опробовать, а знаний и навыков нет. Вот так ухожу иногда домой со смены и вдруг вспоминаю, что что-то не сказал, а сами вдруг не догадываются. Возвращаюсь с полдороги, — вспоминает свои былые переживания ветеран.

А то, бывало, и ночью срывался. Или срывали, как, например, было на Рижском радиусе, где СМУ-2 соорудило отрезок перегонного тоннеля



Семейный портрет. 1961 год.

из ЦСО и где, как оказалось, без его знаний и опыта самостоятельно молодым не справиться.

За одиннадцать пятiletок у Виктора Захаровича набралось столько объектов — всяких и разных — не перечислить. Да он и не стремился к

этому в нашем разговоре. Ему удалось сделать главное — реализовать свои возможности, оставить достойную смену. Он ушел на заслуженный отдых с чувством выполненного долга. Хотя, если сказать по правде, отдыхать ветеран особо не торопился. Все смеялся: «Уйду только тогда, когда Александр Андреевич Торопов выгонит». Нет, директор СМУ-13, где трудился Нечаев после ликвидации СМУ-2, его, конечно же, не выгонял. Просто пришло время. Однако он по-прежнему живет по метростроевскому расписанию. В пять часов утра — подъем, к этому режиму и супругу, Татьяну Ивановну, приучил. А дальше работа, работа и работа, правда, теперь — на приусадебном участке в Кокоскине. И снова ему есть, кого учить. И, кстати, внук Роман к деду прислушивается с большим вниманием, что бывшему бригадиру очень и очень импонирует.

Так что все у Виктора Захаровича в его 75 — замечательно. Так держать, бригадир!

Нина СОЛОВЬЕВА.



Виктор Захарович с женой Татьяной Ивановной и новорожденной дочерью Натальей. В этом доме в Лоси, построенном для себя комсомольцами Метростроя, у Нечаевых была комната. Дом так и назывался — комсомольский. 1958 год.

С внуком Романом на даче в Кокоскине. Конец 90-х.



## «Юный метростроевец» — в числе призеров



Поход — это здорово!

В течение лета в лагере отдохнули 1369 ребятшек. Цена путевки составляла 13440 рублей, метростроевцы платили десять процентов от общей стоимости. Дети из многодетных и неполных семей обеспечивались бесплатными путевками.

Оздоровительный лагерь был полностью укомплектован квалифицированными сотрудниками: педагогами, медиками и обслуживающим персоналом. Педагогические кадры, а это студенты Московского авиационно-технического института (МАТИ), Московского педагогического колледжа № 4 и Липецкого педагогического университета, проводили большой комплекс патриотических и гражданских мероприятий,

4 октября президиум Московской Федерации профсоюзов объявил об итогах смотра — конкурса загородных оздоровительных лагерей «Московский марш отрядов «Город доброй надежды, моя Москва», посвященного 860-летию основания столицы нашей Родины и Году ребенка. «Юный метростроевец», как и в прошлые годы, вошел в число призеров, отмеченных дипломом президиума МФП и ценным подарком — караоке.

Как рассказала заместитель председателя Теркома профсоюза работников Метростроя Валентина Алексеевна Пасторова, при подведении итогов летней оздоровительной кампании учитывались самые разнообразные аспекты. И то, как финансировался лагерь, и состояние всех задействованных помещений. Кстати, накануне заезда детей в «Юном метростроевце» был проведен текущий ремонт жилых корпусов, пищеблока, медицинского пункта. Была произведена замена устаревшего санитарно-технического оборудования, мебели. За



счет целевого финансирования Московской Федерации профсоюзов построена открытая баскетбольная площадка с синтетическим покрытием. Лагерь своевременно обеспечивался продуктами питания, лекарственными средствами, необходимым транспортом, оборудованием.

посвященных таким датам, как День России, День памяти и скорби, День Российского флага...

В рамках смотра-конкурса загородных лагерей «Московский марш отрядов «Город доброй надежды, моя Москва», в лагере проходили традиционные и любимые детьми празд-



ники «Широкая ярмарка», «День Ивана Купалы», «Город мастеров», «Тропа доверия», «Рыцарский мундир»... В каждой смене проводился конкурс детского рисунка «Мама, папа, я — вместе дружная семья». Какой отдых без спорта? Большие спортивные праздники, соревнования по игровым и олимпийским видам спорта, туристические походы — все это было неотъемлемой частью детского отдыха.

В Доме детского творчества функционировали самые различные кружки: компьютерный, бисероплетения, современного танца, выжигания, изобразительного искусства, рисунка по стеклу. Работали музыкальная гостиная и тренажерный зал. В конце каждой смены организовывались большие выставки, где были представлены лучшие работы ребят. И все это — для развития творческих способностей детей и их интересного отдыха.

Итак, итоги лета-2007 подведены. Снова «Юный метростроевец» в лидерах среди участвовавших в конкурсе более 180 оздоровительных лагерей.

## На осенние каникулы — в Балабаново

Остается совсем немного до начала осенних каникул у школьников. Где интересно и увлекательно провести время, если не в «Юном метростроевце», который уже сегодня готов к встрече ребятшек? Организаторы отдыха сделают все от них зависящее, чтобы каждый новый день в лагере был наполнен содержанием: школьников ждут интеллектуальные ринги, конкурсы, викторины, театральные представления, спортивные состязания, зажигательные дискотеки, экскурсии по историческим местам Калужской области... Распахнут свои двери творческие мастерские. В услугах детей клуб, библиотека.

Место проживания — благоустроенные кирпичные корпуса со всеми необходимыми санитарно-бытовыми помещениями (душем, сушилками для одежды и обуви) и комнатами на три-четыре человека. Будет организовано пятиразовое питание.

Выезд детей намечен на 3 ноября, возвращение — 11 ноября. Место отправления и прибытия детей - Дворец культуры Метростроя: Костомаровский переулок, д.3. Автобусы подаются к 10 часам утра.

Полная стоимость путевки составляет 5040 рублей, для детей метростроевцев — 504 рубля.

Для приобретения путевок в оздоровительный лагерь «Юный метростроевец» обращаться по телефонам: 8 (495) 783-59-18 (доб.563) — Пасторова Валентина Алексеевна; 783-59-18 (доб.468), 8-906-717-77-39 — Аксентич Ольга Николаевна; 8 (48432) 2-25-50, 8-906-641-38-04 — Робенкова Людмила Владимировна.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЕЦ»

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.

И.о. редактора  
Ю.Я. ПЕТРУНИН

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 16.10.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2533

Заказ № 708