

УЗНАЁТЕ НАС?



Какие же юные лица
Из прошлого смотрят на нас,
А молодость не возвратится
Она ведь один только раз.

Не будем участвовать в тризне
По юности – нету причин,
Мальчишки шагают по жизни,
Всегда превращаясь в мужчин.

Взрослеют, с годами умнеют,
Дорогу наметив в судьбе,
Под градом невзгод матереют
И твердо идут по земле,

Мужчинам хватает отваги,
В час трудный поддержат плечом,
Таким не страшны передрыги,
Подземный пловун нипочем.

Читатель пускай удивится,
Редактора помня наказ:
«Взгляните на юные лица,
Мужчины – они среди нас!»

В.М. Денисов



ФЕВРАЛЯ

Кто же на этих старых фотографиях?
Постарайтесь узнать своих друзей и коллег.
Если не получается – подсказка на стр. 9.

Акционерное собрание



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а, тел.: 635-77-55, факс: 635-77-47

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 22 марта 2018 года в 10⁰⁰ часов по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а состоится внеочередное общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О досрочном прекращении полномочий Совета директоров Общества.
2. Об избрании Совета директоров Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие во внеочередном общем собрании, считать 31 января 2018 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, либо представить лично по месту нахождения Общества: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а по 19 марта 2018 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 02 марта 2018 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

Регистрация участников внеочередного общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 22 марта 2017 года в 09 час. 30 мин.

Акционер имеет право принять участие во внеочередном общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность.

При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

С уважением,

Совет директоров ОАО «Метрострой»

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«БЕГОВАЯ»:
ВСЕОБЩАЯ
МОБИЛИЗАЦИЯ

СТР. 4

ДВАДЦАТИЛЕТНИЙ
ВETERAN

СТР. 7

РАССКАЖИТЕ
МНЕ ОБ АРМИИ

СТР. 8-9



ПЛАНОВЫЙ ОБЪЕЗД

16 января вице-губернатор Петербурга Игорь Албин проинспектировал строящиеся объекты Фрунзенского радиуса.

«Самого влиятельного чиновника Петербурга» в походе по стройплощадкам сопровождали многочисленные представители различных комитетов, в том числе, разумеется, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин, бывший зампред КРТИ Михаил Цалко, специалисты СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства». На этот раз экскурсию поддержали председатель Комитета финансов Алексей Корабельников, чиновники Комитета государственного финансового контроля и Комитета по государственному заказу, присутствовали руководители СПб ГУП «Петербургский метрополитен», главные подрядчики, журналисты городских изданий и телеканалов. Обходом строящихся станций руководил генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров.

Инспекция объектов производилась практически аллюром, доклады метростроителей не отнимали у вице-губернатора более трех минут. В итоге спасительным источником «свежака» для коллег-диктофончиков, явно не попадавших «в ногу» устремленному вперед вице-губернатору, стал официальный пресс-подход. Что же сказал первый куратор всех наших строек? За неимением лишнего пространства озвучим главное для метростроителей, занятых на Фрунзенском радиусе.

Игорь Албин:

«Мной принято решение, что на базе органов власти формируется рабочая группа по аналогии с той, которая помогает вводить в эксплуатацию объекты Невско-Василеостровской линии».

«Нам очень важно выйти на заключительные процедуры определения сметной стоимости, с контрактацией, поставкой оборудования. Напоминаю, что все эти объекты являются обязательствами Санкт-Петербурга и Российской Федерации в рамках подготовки страны к ЧМ по футболу в 2018 году».

«Ежемесячно с января предполагаю проводить выездные штабы для анализа ситуации и принятия управленческих решений».

«В целом ходом объезда я удовлетворен. Степень готовности объектов разная, но в основном общестроительные работы выполнены, и никакого риска не сдать эти объекты в 2018 году я не вижу. В полном объеме данные объекты будут функционировать в текущем году. По проекту организации строительства, это май 2018 года. Это будет элементом метрополитена, но пока без пассажиров. Пассажиры зайдут на станции до конца 2018 года. Декабрь – это крайняя точка. Но я попросил бы коллег обратить внимание на необходимость досрочного ввода объектов и допуска пассажиров на станции».

«С финансированием были проблемы, связанные с тем, что при проведении конкурсных процедур на объекты Фрунзенского радиуса служба заказчика и генеральный подрядчик допустили дисконтирование цены, причем это было странное дисконтирование, был применен коэффициент 0,7. Понятно, что в условиях инфляции трудно уложиться в эту смету. Принято решение правительством Санкт-Петербурга вернуться к первоначальному сводно-сметному расчету и, не выходя из него, дополнительно направить на данные объекты средства из казны Петербурга. Есть цифра, которую необходимо компенсировать в полном объеме, она составляет почти 4,5 млрд рублей. Есть цифра, которую мы дискутируем с проектировщиками и подрядчиками, она будет ниже 4,5 млрд руб. Решение будет принято в ближайшее время. Объекты будут профинансированы и введены».

Финишировав в депо «Южное», вице-губернатор в сопровождении чиновников и подрядчиков удалился на совещание, куда журналисты допущены не были. «Метрострой» же продолжил свой «плановый объезд» руководителей строительно-монтажных управлений Метростроя, занятых на строительстве Фрунзенского радиуса – для полноты картины.

Генеральный директор ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» Алексей Гуслинский:



—Напомню, что на Фрунзенском радиусе Семнадцатому управлению достались притоннельные выработки и ТПП на «Проспекте Славы», НВУ-622 и тоннели от «Международной» в направлении «Проспекта Славы»; обводные каналы, НВУ-608, несколько вентсбоек и монтаж перегородочных затворов. Это небольшой объем подземных работ. Главное же – наземная станция «Южная» и основные узлы

станционного комплекса (тягово-понижительная подстанция (ТПП), подземная противопожарная насосная камера и галерея в депо).

Чтобы запустить станцию, необходимо завершить инженерные работы, отделку, на поверхности подвести коммуникации и выполнить благоустройство.

Что для этого требуется? Только финансирование.

Многие наши подрядчики вышли на объект без предоплаты, выполнили часть отделочных работ, проложили сети отопления и канализации. Денег подрядчики не получили, работы остановлены. Работы по слаботочке, монтажу инженерных систем, систем автоматики, телемеханики, связи, безопасности не ведутся из-за отсутствия средств и неутвержденных смет.

Без финансирования продолжается монтаж противопожарной системы и системы газового пожаротушения, облицовка камнем платформы и стен станции. Коллегами из ЗАО СМУ-9 «Метрострой» завершён монтаж электрооборудования в ТПП. В коллекторах по станции проложена кабельная продукция.

Что хотелось бы отметить из особенностей станции «Южная»? Например, вся сметная часть по станции сформирована по общестроительным сборникам. Если мы эти сметы откроем, то никакого метростроения в них не увидим. Мы строим школу или магазин по соответствующим расценкам. Казалось бы, проходчики, работающие на поверхности, обслуживающий персонал, состоящий из высококвалифицированных слесарей, механиков, электриков, монтажников оборудования, и другой штатный персонал Семнадцатого управления Метростроя должен получать достойную заработную плату. А руководство СМУ должно понимать, что деньги у города на эту заработную плату есть. Но сегодня мы можем продолжать работы на станции исключительно благодаря внутренним резервам Метростроя – за счет авансирования.

И это касается практически всех контрактов по метростроению в городе. Сбалансированного ценообразования в разделах фонда оплаты труда и стоимости материалов нет ни в одном.

По всей Фрунзенской линии и особенно по станции «Южная» в сметной части контракта фонд оплаты труда занижен многократно, буквально в несколько раз. А если занижен фонд оплаты труда, занижены и накладные расходы, которые начисляются от фонда оплаты труда. И мы получаем нехватку средств не только для выплаты заработной платы, но и налогов, которые отчисляются из накладных расходов. А с пресловутым понижающим коэффициентом (0,7) к контракту мы имеем просто патовую ситуацию.

Делегация

К НАМ НАГРЯНУЛИ МОСКОВСКИЕ ГОСТИ

19 января состоялась рабочая экскурсия группы ведущих инженеров ГУП «Московский метрополитен» по строящимся объектам Невско-Василеостровской линии. Делегацию московских специалистов сопровождали представители ГУП «Петербургский метрополитен» и ОАО «Метрострой». Программа экскурсии включала проход по участку двухпутного тоннеля, а также обзор строящихся станций «Беговая» и «Новокрестовская». По ходу экскурсии весьма оживленно обсуждались технические решения проекта.

Желание эксплуатационщиков столичной подземки пройти по новой трассе объясняется просто: на Кожуховской линии в Москве разворачивается проходка аналогичного тоннеля протяженностью 6 километров. Известная стратегическая схема: сочинить-обкатать проект в Питере и внедрить его в первопрестольной работает как часы. Первый «клон» питерского тоннеля со станциями мелкого заложения «Юго-Восточная», «Окская», «Стахановская», «Нижегородская» – результат «форматного» подхода к подземной архитектуре наших коллег-проектировщиков из ОАО НИПИИ

«Ленметрогипротранс». Трасса уже вовсю строится, тоннелепроходческий комплекс компании Херренкнехт преодолел первые 500 метров. «У нас таких дистанций много, например, на западном участке третьего пересадочного контура (ТПК) проектируется еще один шестикилометровый двухпутный тоннель и другие», – было сказано главным инженером и первым заместителем директора Дирекции строящегося метрополитена Москвы Андреем Быковским. Пикантная деталь: на экскурсии почему-то не оказалось ни одного представителя проектной организации. Впрочем, разве могли быть к ним во-



просы? Голод не тетка, пирожка не поднесет, на проектировании станций в родном городе долго не протянешь.

Но к инженерам петербургского метрополитена и к метростроителям у московских гостей вопросы были, и многочисленные. В первую очередь, интересовались идеологией дымоудаления, схемой размещения оборудования в тоннеле без боковых выработок,

устройством водоотлива и вентиляции, конструкцией плиты вентиляционного перекрытия.

По завершении трехкилометрового подземного перехода усталые, но довольные московские коллеги сфотографировались на фоне стадиона «Петербург-Арена». Оказывается, все они поголовно преданные болельщики нашего «Зенита».

А с другой стороны, есть подписанный колдоговор, есть обязательства перед работниками, есть, наконец, тарифное соглашение, подписанное городом же, где прописан механизм расчета заработной платы. При расчете цены контрактов ни один из этих документов учтен не был. Имеем только общестроительный сборник и низкий тариф.

Поэтому, разумеется, «сметная» заработная плата несоизмеримо меньше той «реальной», которую сейчас выплачивает Метрострой своим сотрудникам. Разумеется, «реальная» – далеко не самая высокая в городе. Но при этом (!) подразумевается, что в «сметную» уже «все включено» – и выслуга лет, и подземный режим работ, и дополнительные отпуска, и все, что еще причитается по трудовому законодательству.

– Что, по-Вашему, в этой ситуации мог бы предпринять заказчик?

Необходимо сделать две вещи: во-первых, следует принять во внимание, что заработная плата – это такой же ресурс, как материалы, оборудование, транспортные расходы и т.д. Этот ресурс должен быть рассчитан и зафиксирован в стоимости контракта – в цифрах, соответствующих сегодняшним реалиям. И в сметную документацию заработную плату необходимо вводить именно как ресурс. Во-вторых, следует как минимум вернуться к изначальной стоимости контрактов, которая была утверждена государственной экспертизой. В этом случае будут средства для достройки новых объектов метрополитена в установленный срок.

Что касается цифры доплаты на достройку ФЛ, озвученной вице-губернатором, думаю, что как минимум с этого нужно начинать. Срочно. Сейчас же. Незамедлительно влить деньги в стройку, чтобы она продолжалась. А в целом заказчику представлены все расчеты о необходимом финансировании для завершения строительства станций и тоннелей Фрунзенского радиуса. Осталось просто сложить эти цифры и принять решение.

Генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3» Николай Лаптев:



— По станционному комплексу «Прспект Славы» в 2018 году предстоит завершить архитектурно-отделочные работы, выполнить монтаж и наладку систем автоматики, телемеханики и связи. Определены субподрядные организации и очередность выполнения указанных работ. Есть представление о схеме взаимоотношений на предмет поставок необходимых материалов и оборудования.

Недостает всего одного, но значимого звена в представленной схеме – финансирования...

Несмотря на высокую строительную готовность объекта, это все еще далеко не готовая станция к пропуску поездов и приему пассажиров.

Безвозвратно уходит такое необходимое сейчас время для закупки оборудования и последующего завершения работ.

Время наделило каким-то зловещим смыслом слово «аванс», при произнесении которого от услышанного шарахаются все, и

ОТ РЕДАКЦИИ

В ближайших выпусках «Метростроителя» мы расскажем о ходе работ на самой «проблемной» станции Фрунзенского радиуса «Дунайский проспект». Главные вопросы: как планируется достраивать станцию и что для этого необходимо? Читайте «Метростроитель»!

Фотофакт

СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ ПОДПИСАЛА КОНТРАКТ С МЕТРОСТРОЕМ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЭЛЛИНГА

В рамках исполнения первого этапа проекта «Новый судостроительный комплекс» Северная верфь и ОАО «Метрострой» подписали контракт на строительство стапельной площадки и эллинга. Новый комплекс позволит Северной верфи строить крупнотоннажные суда и корабли.

По условиям контракта, Метрострой построит стапельную площадку с двухпролетным эллингом размером 250x140x75 м. Эллинг будет оснащен мостовыми кранами грузоподъемностью 350 тонн и современным передаточным оборудованием на базе самоходных судовых поездов. В нем разместятся производственные участки стапельного, достроечного и механомонтажного производства. Работы должны быть завершены в I квартале 2019 года.

На втором этапе предполагается модернизация корпусообработывающего и сборочно-сварочного производства верфи.

Генеральный директор Северной верфи Игорь Пономарев пояснил: «Источни-

ками финансирования стали средства Общественной судостроительной корпорации и Федеральной целевой программы». Он подчеркнул, что новый комплекс позволит строить крупноблочным способом крупнотоннажные суда и корабли массой



до 25 тыс. тонн. Это расширит линейку производимой на заводе продукции до фрегатов нового поколения, десантных кораблей, газозовов, нефтеналивных танкеров.

Генеральный директор ОАО «Метрострой» Николай Александров сообщил, что метростроевцы уже вышли на строительную площадку. Сейчас на ней обустраивается строительный городок, проходят испытания пробных кустов свай. Параллельно Метрострой ведет переговоры с поставщиками материалов и оборудования, размещает заказы на изготовление металлоконструкций, разрабатывает логистические схемы поставок.

заказчик, и подрядчик, и уже далеко не сегодня поставщик «того самого» оборудования.

Официально контракт заканчивается в декабре 2018 года. Но есть директивные сроки, где речь идет о пуске участка Ф-2 и Ф-1 как соединительной ветки в депо уже 1 мая, значит, в нашем распоряжении остаются только февраль и март, а апрель уже достается не нам.

Можно и нужно успеть! Поэтому повторю то, что уже наблю оскомину: необходимо реальное выделение средств.

Было озвучено увеличение цены контракта по Ф-2, цифра доплаты «на всех». Будет ли достаточно этих средств?

На вверенной нам станции дефицит только на закупку оборудования инженерных систем по некоторым позициям составляет около 60%.

Я знаю, что Метрострой приводил другую сумму доплаты и она была... выше. Убежден, что это было сделано обоснованно. Впрочем, свои доводы, наверняка, есть и у города. Спроси их – они тоже все обоснуют. Как бы то ни было, цена должна определяться корректно. Это всегда трудный, глубокий и всесторонний анализ, огромная работа, без которой не обойтись. Но что поделаешь, считать надо...

Надо очень хорошо подумать, все взвесить и только выслушав ВСЕХ участников, задействованных в строительстве, принимать последовательные решения.

Приведу пример: для того чтобы Тоннельный отряд-3 ликвидировал разрыв пути на границах 4 и 7 пускового комплекса, необходимо разобрать ж/б «пробки», до этого коллегам из Семнадцатого управления необходимо закончить горные работы на своем участке, где они напрямую зависят далее от окончания работ СМУ-9 по бурению скважин, приступить к которым можно только после выноса сетей и трамвайных путей, над которыми трудятся коллеги из «Нордекс»... и таких примеров на всем Ф-2 еще найдется немало.

«Пуск» – это квинтэссенция инженерных, финансовых и юридических задач, от решения которых зависит как своевременность, так и дальнейшая безопасная эксплуатация объекта.



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»

Приказ от 15.01.2018 № 25-к

21 января 2018 года исполняется 77 лет
со дня основания
Санкт-Петербургского Метростроя.
Поздравляю с праздником
всех метростроителей!

В соответствии с Положением о присвоении звания «Ветеран труда Метростроя», утвержденным 31.12.2010 г., ходатайствами руководителей и профсоюзных организаций ЗАО, ООО и филиалов ОАО «Метрострой», приказываю:

Присвоить звание «Ветеран труда Метростроя» работникам организаций, занятым на строительстве метрополитена в Санкт-Петербурге.

По ЗАО «СМУ-11 Метрострой»: 1. Анисимовой Ирине Геннадьевне – инженеру ПТО; **по ООО «СМУ-19 «Метрострой»:** 1. Дегтяреву Геннадью Всеволодовичу – геодезисту, 2. Шибихину Игорю Ивановичу – камнетесу; **по ЗАО «Управление-20 Метрострой»:** 1. Фадееву Сергею Владимировичу – электромонтеру по ремонту, эксплуатации и обслуживанию электрооборудования 4 разряда; **по ЗАО «Тоннельный отряд-3»:** 1. Лебедеву Сергею Михайловичу – проходчику, 2. Николаеву Валерию Васильевичу – проходчику, 3. Новикову Алексею Владимировичу – проходчику; **по ЗАО «АТП Метростроя»:** 1. Божко Николаю Андреевичу – инженеру по безопасности движения, 2. Кошовому Олегу Васильевичу – водителю автомобиля, 3. Кукиной Наталье Владимировне – старшему специалисту по кадрам; **по УПТК – филиалу ОАО «Метрострой»:** 1. Березуевой Татьяне Алексеевне – главному юрисконсульту, 2. Елисееву Андрею Михайловичу – слесарю-ремонтнику ОП «Завод ЖБИ», 3. Ищенко Людмиле Алексеевне – экономисту 1 категории, 4. Курьшовой Наталье Валентиновне – начальнику финансового отдела ОП «Завод ЖБИ», 5. Моисееву Игорю Витальевичу – мастеру БСЦ ОП «Завод ЖБИ», 6. Романовой Светлане Александровне – начальнику экономического отдела, 7. Сазанович Ирине Владимировне – начальнику отдела стройматериалов, 8. Сулаеву Игорю Александровичу – мастеру БСЦ ОП «Завод ЖБИ», 9. Табунову Сергею Юрьевичу – начальнику РЭС ОП «Завод ЖБИ», 10. Федотову Михаилу Викторовичу – зам. руководителя по производству ОП «Завод ЖБИ»; **по Управлению ОАО «Метрострой»:** 1. Малаховской Алчачак Ильгизаровне – заместителю генерального директора по экономике и финансам, 2. Челнокову Юрию Валерьевичу – заместителю главного диспетчера, 3. Чумакову Виктору Васильевичу – фотокорреспонденту службы по связи с общественностью (пресс-служба); **по Управлению механизации – филиалу ОАО «Метрострой»:** 1. Кулешу Сергею Ивановичу – бетонщику, 2. Петровой Галине Ивановне – заместителю начальника экономического отдела, 3. Подлипаевой Светлане Алексеевне – инженеру 1 кат. отд. материально-технич. снабжения, 4. Пьяных Ирине Егоровне – зам. нач. отдела материально-технич. снабжения, 5. Шишкиной Татьяне Геннадьевне – машинисту крана (крановщику); **по РЭУ – филиалу ОАО «Метрострой»:** Петрову Сергею Анатольевичу – водителю автомобиля; **по ЗАО «Метробетон»:** 1. Дунаевой Ларисе Николаевне – машинисту крана мостового, 2. Куликову Виктору Ивановичу – водителю автомобиля, 3. Мышкинину Владимиру Михайловичу – водителю автомобиля, 4. Филатовой Татьяне Леонидовне – машинисту крана мостового.

Генеральный директор
ОАО «Метрострой»
Н.В. Александров

Председатель Территориальной
профсоюзной организации
В.В. Зорька

«БЕГОВАЯ»: ВСЕОБЩАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ



«Метростроитель» продолжает следить за строительством «Беговой». «Массированная атака» второй футбольной станции ведется под непосредственным командованием высшего руководства ООО «СМУ №13 Метрострой»: весь инженерно-технический штаб этого управления во главе с генеральным директором Сергеем Сепитым переселился на стройплощадку. В сутки здесь работает более 1200 человек. В результате всеобщей мобилизации «Беговая» стремительно обретает форму и наполняется конкретным содержанием. В то же время многие проблемы, в том числе, связанные с функциями заказчика, остаются нерешенными.

На поверхности «Беговой» в конце января заканчивается бетонирование фундаментов станционных павильонов. Уже демонтируют один из трех башенных кранов, на освобожденной площадке скоро начнется прокладка постоянных сетей и строительство наземных конструкций. Сейчас на стройплощадке «Беговой» самые главные люди – бетонщики, арматурщики, изоляровщики, и работы у них – по горло.

– Мы уже начинаем перекрывать технологические проемы. По окончании монолитных работ останется только один проем в осях 30-31 для опуска на рабочие отметки оборудования и материалов и выдачи строительных отходов, – рассказывает наш гид, начальник участка СМУ №13 **Игорь Евгеньевич Котов**.



– На отметке 9.9 заканчивается устройство внутренних конструкций **кассового зала**, на потолочных балках монтируются кронштейны для крепления каркаса потолочных панелей, к облицовке металлокерамическими панелями готовятся стены и колонны в пассажирской зоне. Колонны грунтуют и покрывают антикоррозийным составом. Пол кассового зала облицован гранитными плитами и аккуратно прикрыт листами фанеры.

На лестничных маршах, в служебных помещениях, в пункте полиции, в комнате временного содержания и досмотра кипят отделочные работы – «шуршат» штукатуры и маляры, жужжат шурупвертами плотники. Штукатурятся стены, устанавливаются двери, монтируются кабельные конструкции, вентиляционные агрегаты и воздуховоды. Монтажники из бригады Дмитрия Тараканова собирают металлокаркасы внутренних перегородок, демонтируют временные крепления, опускают на этажи оборудование. По всему ярусу на отметке 9.9 прокладываются трассы основных «водных» коммуникаций – водопровода, канализации, пожаротушения и технической воды. В целом для комплексной реализации производственной программы на этом ярусе, как, впрочем, и на любом другом, привлечено множество узкопрофильных подрядных организаций.

На этой же отметке, в помещениях тягово-понижительной подстанции (ТПП) «Девятка» опускает электротехническое оборудование: выпрямительные агрегаты, кабель, автоматику, секции шин, фидеры, замыкатели, распределительные устройства, трансформаторы силовых и осветительных нагрузок. Идет монтаж сложной системы энергообеспечения. Как и на любой другой подземной ТПП, на случай сбоя напряжения здесь устанавливаются мощные аккумуляторные батареи для аварийного питания систем управления, сигнализации и освещения. Запустить ТПП, то есть оживить «сердце станции» – это сейчас, пожалуй, самое главное. До новогодних праздников руководство СМУ №13 даже организовало специальную бригаду, обеспечивающую работу «Девятки» в ТПП. И уже второго января на площадку «Беговой» пошли машины с электрооборудованием для подстанции. Еще один важный момент (Игорь Евгеньевич уверенно ведет корреспондентов по узким дощатым настилам): у нас построены фундаменты под монтаж эскалаторных систем. Смотрите, с левой стороны станции началась подготовка к сборке эскалаторов: монтажники «Девятки» готовят такелаж, монтируют транспортную балку и т.д. На платформу «Беговой» пассажиров будет доставлять два эскалаторных спуска.

Разработка конструкторского бюро компании ЭС-Сервис, производство фирмы «КМТ».

Пешеходные переходы №1 и №2 выполняет участок №5 СМУ №13. Он усилен людьми и оборудованием. На «пешеходнике» №2 плита покрытия забетонирована, здесь ведутся гидроизоляционные работы. На этом участке отлично трудятся бригады изоляровщиков Алексея Смирнова и Вадима Бондарева. На «пешеходнике» №1 поднимаются стены, готовится к бетонированию плита покрытия. Параллельно в зонах пешеходных переходов завершается устройство конструктива фундаментных оснований – готовимся к установке траволаторов. Со 2 января на участке №5 бригады арматурщиков и бетонщиков работают круглосуточно.

Монолит пешеходных переходов будет закончен к середине февраля, в феврале же начнем монтаж траволаторов,



металлоконструкций наземных павильонов, инженерных сетей и отделки служебных помещений «пешеходников», – утверждает Котов.

На «Беговой» работает и коллектив из Семнадцатого управления. Как раз напротив пешеходных переходов 15 человек отбойными молотками подрубают поверхность стены в грунте. Под монтаж обвязочной балки готовится последний отрезок периметра станции. Ответственная работа требует серьезного подхода и специального опыта. Обвязочная балка, мощная железобетонная конструкция, крепится к выпускам арматуры стены в грунте и зажимает плиту покрытия, как бы закорив ее. Она свяжет по периметру котлована стену в грунте и плиту покрытия, предотвращая таким образом «всплытие» станции под давлением массива грунта.

Внизу, на отметке -1.6 достраиваются днище станции: в ночь на 12 января одновременно с двух сторон началось бетонирование последней захватки в осях 4-9. Площадь захватки 700 м². 13 января в 20.00 бетонщики поставили крепкую железобетонную точку: основание станции построено. Следующий этап на этом отрезке – армирование и бетонирование стен, возведение последнего участка разделительной перегородки и обустройство подплатформенных помещений.

Строительство **пассажирской платформы** только начинается. Возводится опалубка, вяжется арматура, захватками по 10-20 метров заливается бетон. Одновременно с платформой строится армированный каркас разделительной межплатформенной стены. Платформа должна быть готова в феврале. Как утверждает Игорь Евгеньевич, все предстоящие операции будут производиться быстро и практически одновременно, от центра платформы (ось 6-7) в противоположных направлениях. В первую очередь будет обустроен ж/б конструктив (стены подплатформенных помещений и сама плита платформы). Следом за платформой начнется бетонирование жесткого основания, укладка путевого бетона, монтаж рельсовых путей, отделка, и, наконец, монтаж инженерных систем. Работы еще очень много, поэтому держать высокие темпы на платформенном участке крайне важно.

На стыке с тоннелем в **НВУ-463** (оси 1-1') работают бетонщики Управления-15. О ходе работ на этом сложном участке рассказал руководитель проекта СМУ №13 **Геннадий Андреев**:



– НВУ строится классическим способом – снизу вверх. Часть фундаментной плиты забетонирована, здесь демонтируются расстрелы и опорные пояса, идет подготовка к гидроизоляции стены в грунте.

Но непосредственно на примыкании плиты к тоннелю (отметка -2.6) столкнулись с мощным водопроявлением (**Андреев включил видеозапись: из-под земли бьет здоровенный фонтан**). За этот участок, в прямом смысле, идет война: в ход пушены ускорители схватывания бетона, многокомпонентные химические спецсоставы, полимеры, эластомеры. Сейчас это самая большая проблема на стройке. Поэтому говорить о бетонировании перекрытий, о гидроизоляции, о строительстве каких-либо конструкций на примыкании к тоннелю просто бессмысленно. Задача одна – во что бы то ни стало перекрыть воду.

В целом по строительству «Беговой», даже при выполнении плана финансирования, закончить до 30 марта работы в полном объеме, по-моему, вряд ли получится. Но вот к концу апреля – сделать обязаны.

ЧТОБЫ ТРЕБОВАТЬ С ДРУГИХ – НУЖНО ТРЕБОВАТЬ С СЕБЯ!



Эта фраза – полностью о Леониде Павловиче Смирнове, который был бессменным профсоюзным лидером СМУ-9 с 1989 года. Его не стало 1 ноября 2017 года, на 77 году жизни. О том, чем запомнился им Леонид Павлович, рассказывают его коллеги.

первые места в соцсоревнованиях. И Леонид, Леня Смирнов для нас, быстро в той бригаде освоился. Он был любопытным до работы, все расспрашивал, как и что нужно делать, хотел учиться. Он и потом, уже выйдя из нашей бригады, возвращался к нам то с вопросом, то за советом...

Опытные бригадиры объясняли Леониду Павловичу не только рабочие премудрости, но и учили молодого метростроителя жизни. Знания попадали на благодатную почву – Леонид Смирнов через десяток лет и сам стал бригадиром.

– В 1971 году, когда я трудоустроился в СМУ-9, сразу попал в бригаду Виктора Васильевича Нарышкина, – рассказывает Виктор Петрович Ларионов, в прошлом начальник смены, а ныне председатель совета ветеранов СМУ-9. – В то время Леонид Смирнов был его заместителем. Палыча я заметил сразу: конкретный, упертый, работу любил. Помню, ребята спорили, когда кого-то ставили работать в паре со Смирновым. Это означало работать без перекуров, без перерывов, никаких поблажек. Но никто не обижался: все знали, что Леонид Павлович живет по принципу «чтобы требовать с других – нужно в первую очередь требовать с себя!» Мы с ним работали долго на одном участке. Потом оба параллельно поступили в техникумы, отучились, периодически ездили друг к другу в период написания диплома.

Помню один случай, когда работали мы на строительстве участка «Черная речка» – «Удельная». Его бригада выполняла работы на «Удельной», а моя – на «Черной речке». И когда моей бригаде нужна была помощь – мы не успевали, работы были под угрозой срыва – я обратился к Смирнову, и он помог,

вытащил задание, хоть и обязан не был. Вот такой он был.

– Он был самым настоящим тружеником, – вспоминает Михаил Владимирович Сончик, электромонтажник СМУ-9. – Мне было около 25 лет, когда в 1975 году я попал в его бригаду, и его рвение к работе тогда меня поразило. Он работал сам и заставлял работать других. Особенно ярко это его умение проявлялось в авральные предпусковые периоды: аккуратность и даже дотошность в работе никогда не подводили, и бригада Смирнова не срывала сроков ни разу. Как он этого добивался? Не было ни штрафов, ни наказаний, ни ругани. Он просто давал задание и следил за его выполнением. Не отстанет, пока не сделаешь. Методично, но настойчиво он добивался того, чтобы каждый свою работу доделал, а на предложение доделать завтра отвечал, что «завтра будет завтра».

Леонид Павлович был хорошим учителем. Я ведь закончил аграрный техникум, а стал в итоге электромонтажником – и работаю им до сих пор. Во многом благодаря тому, что Смирнов не жалел времени, чтобы меня научить. Я был молодым и неопытным, усидчивости было немного, а он подходил и говорил: «Не так ты делаешь! Сейчас дам в подмогу тебе опытного работника! Смотри и учись у него» – и приходилось учиться. Он был строг, расслабляться никому не давал – и в его бригаде бездельников никогда не наблюдалось.

Леонид Павлович Смирнов был бригадиром довольно долго – около 15 лет. А потом сложилось так, что из-за врожденной тяги к справедливости он стал активно участвовать в жизни коллектива: поможет одному, отстоит перед руководством другого... Так, в 1989 году его единогласно избрали председателем профсоюза, и с тех пор до самого последнего дня фамилия «Смирнов» стала практически синонимом к слову «защита». Он участвовал в жизни каждого, многим помог, многих спас от увольнения за проступки.

– Никогда не забуду, как Леонид Павлович помог мне с жильем, – с улыбкой делится воспоминаниями Михаил Сончик. – Мы жили в семейном общежитии, стояли в очереди на жилье, а очередь все никак не подходила и не подходила. Мой сын рос астматиком, в общежитии с таким диагнозом непросто. Я ездил по инстанциям, просил, но получал отказы,

и так много желающих, жди дальше. О моих похождениях узнал Смирнов. Взял у меня все документы – справки медицинские, с исполкома – и добился того, что мне вскоре выделили двухкомнатную квартиру, в которой я по сей день живу.

У Леонида Павловича было обостренное чувство справедливости, он никогда и ни к кому не оставался глух. Был в его жизни период, когда он «пошел во власть», был депутатом, избирался.

– Я был его доверенным лицом, – говорит Виктор Петрович Ларионов, – а он избирался депутатом ленсовета. Мы ходили по домам, агитировали. Его соперниками в то время были достаточно серьезные люди. И я помню, приходим в один дом, открывает нам дверь женщина и говорит: «Леша, это ты? Наш квартал не обходите, мы сами за вас обойдем!» Вот такая у него была репутация среди жильцов! Те выборы он выиграл...



Спустя некоторое время Леонид Павлович Смирнов вернулся к работе в профсоюзе, его снова единогласно выбрали председателем. Профсоюз СМУ-9 и ветеранская организация по праву считались одними из лучших в Метрострое: Леонид Павлович никогда не обделял вниманием ни работников, ни ветеранов. Всегда лично ездил и поздравлял: хоть по строительным участкам, хоть за город. Он настолько жил жизнью коллектива, что это, наверное, занимало все свободное время помимо рабочего. «Палыч всегда имел какое-то решение или ответ», – говорит Михаил Владимирович Сончик, – «иногда казалось, что он даже во сне думает о своей профсоюзной работе!» Правда, был заядлым автомобилистом, водил машину, а в остальном – как все: работа, дом, семья.

– После Леонида Павловича работать нелегко, – откровенно признается нынешний председатель профсоюза СМУ-9 Виктор Пиусович Гуца. – Он ведь всегда все делал сам, никому ничего не перепоручал, меня привлекал нечасто, пока я был его заместителем. Но я надеюсь, что освоюсь быстро: Леонид Павлович оставил после себя все дела в полном порядке...

В 1977 году за трудовые заслуги Л.П. Смирнов был отмечен медалью «За трудовую доблесть», в 1983 году – орденом Трудового Красного Знамени, а его принципиальная позиция в отстаивании интересов трудового коллектива была отмечена медалью «За активную работу в профсоюзе».



Бригада Л.П. Смирнова.
30 декабря 1982 года

Блокада

НОВЫЙ МУЗЕЙНЫЙ КОМПЛЕКС УВЕКОВЕЧИТ ПОДВИГ ЛЕНИНГРАДЦЕВ

В сентябре 2019 года откроется новый музейно-выставочный комплекс «Оборона и блокада Ленинграда».

Современный музейный центр, заказчиком которого выступает АО «Центр выставочных и музейных проектов», будет сооружен на участке Смольной набережной площадью более 1,7 Га.

Строительство будет вестись на средства Адресной инвестиционной программы Комитета по культуре Санкт-Петербурга, из которой выделено 1,8 млрд рублей.

Конкурс на лучший архитектурный проект уже завершился, победителем признана «Студия 44» Никиты Явейна. Решающими стали голоса самих петербуржцев – представителей общественных организаций ветеранов Великой Отечественной войны и жителей блокадного Ленинграда.



Музейный комплекс будет состоять из нескольких блоков, каждый из которых имеет свое название, отражающий тематику представленной в нем экспозиции – «Голод», «Огонь», «Скорбь». Стены главного зала закроет мультимедийная панель «872 дня блокады».

Помимо интерактивной экспозиции, в музее будут присутствовать и аутентичные экспонаты военного времени – боевая техника и орудия.

Реализация проекта начнется в мае 2018 года – после того, как в результате конкурсных процедур будет выбран подрядчик. Очевидно, что отбор будет жестким. Как подчеркнул вице-губернатор Игорь Албин, организации должны своей репутацией заслужить право участвовать в реализации проекта и гордиться тем, что вносят свой вклад в святое для всех петербуржцев дело.

Большое интервью

ВСЕ ЭТО ИЗ НАШЕЙ ИСТОРИИ СТРОКИ...



Александр Петрович ЛЕДЯЕВ – заведующий кафедрой «Тоннели и метрополитены» ПГУПС, доктор технических наук, профессор. На кафедре, хорошо знакомой многим метростроителям, выполняется широкий диапазон научно-исследовательских работ, обновляется материальная и техническая база лаборатории моделирования тоннелей, создаются новые стенды, оснащенные современной электронно-вычислительной техникой, совершенствуется учебный процесс. Подготовленные кафедрой специалисты успешно трудятся в ОАО «Метрострой» и на различных стройках у нас в стране и за рубежом.

В стенах вуза бережно хранят славные традиции ветеранов Великой Отечественной войны, работников трудового фронта.

этих жизненно важных для блокадного Ленинграда артерий по праву входит заслуженный деятель науки и техники России, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Тоннели и метрополитены» ЛИИЖТа (1967–1980 гг.) Юрий Андреевич Лиманов. Имея большой опыт строительства железнодорожных магистралей и искусственных сооружений, он в годы Великой Отечественной войны в составе специальной группы Строительства №5 НКПС принимал активное участие в проектировании и строительстве военных объектов, мостовых конструкций, легендарной Дороги жизни и временных переправ через Неву и Ладожское озеро. Его вклад в решение задачи по обеспечению поставок продуктов для населения и жизненно важных грузов для блокадного города поистине огромен.

Листая старые газеты, легко убедиться, что еще несколько лет после окончания Великой Отечественной войны ЛИИЖТовцы, впрочем, как и метростроители, не снимали военную форму. На фотографии в газете «Ленинградское метро» от 19 июля 1949 года запечатлен один из таких моментов, когда на техническом совете в Ленметропроекте доцент кафедры тоннелей О. Бугаева выступает перед строителями станции метро «Площадь Восстания». Большинство участников техсовета сидят в военной форме, на погонах видны звезды старших офицеров.

Те годы вошли в сердца и память. Мы отдаем дань уважения ветеранам – поколению победителей, вы-

стоявших в самой жестокой войне и в короткие сроки восстановивших объекты народного хозяйства. Они и сегодня служат образцом верности своему Отечеству. В ряду героев достойное место занимают те, кто скромно называл себя военными инженерами, кто отмерял путь от Ленинграда до Берлина не сражениями, а сотнями километров восстановленных и построенных железнодорожных магистралей и мостовых переходов. Порой, как это было на Ленинградском фронте, в невероятно тяжелых условиях, под непрерывным обстрелом врага. По ним, этим артериям жизни, по дорогам победы шли эшелоны с боеприпасами, армейской техникой и продовольствием.

Если раздвинуть границы праздника шире, можно с уверенностью сказать, что наряду с военной, энергетической, продовольственной безопасностью страны огромную роль играет и транспортная безопасность. Благодаря устойчивым коммуникациям мы выстояли в годы войны, а сегодня чувствуем себя единым народом, одной территорией. Транспортные артерии способствуют сохранению географической целостности страны. День защитника Отечества – наш общий праздник. Сотрудники одного из первых в России технических вузов, Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, решают стратегические задачи в интересах страны.

В подтверждение сказанного хочу подчеркнуть: знаковыми объек-

тами, визитными карточками России в свое время стали Транссиб, БАМ, которые имеют ключевое значение для развития регионов Сибири и Дальнего Востока. К появлению этих объектов на карте страны прямое отношение имеют инженеры, которые в разные годы получили технические знания в нашем вузе. Мне довелось участвовать в строительстве сложнейшего в инженерном отношении Северомуйского и ряда других железнодорожных тоннелей Байкало-Амурской магистрали. Благодаря блестящей отечественной школе тоннелестроения, личной подготовке проектировщиков и инженеров-строителей мы справились с этой труднейшей задачей.

Вместе с метростроителями наши специалисты участвовали в завершении строительства уникального гидротехнического объекта – комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, а именно судопропускных сооружений и подводного автомобильного тоннеля. КЗС, несмотря на затратность, о которой так много говорили противники сооружения, уже не один год работает на экономику города. Как результат, высвобождаются огромные суммы, тратившиеся на ликвидацию последствий от наводнений. А удобная, современная автомагистраль связала город-крепость Кронштадт с районами Санкт-Петербурга.

Уникальные работы были выполнены коллегами из Метростроя совместно с проектировщиками Ленметрогипротранса и специалистами нашей кафедры при строительстве подземной части второй сцены Мариинского театра.

Много лет специалисты, этот же союз ученых, проектировщиков и строителей, успешно решают задачи по реализации крупнейшего инфраструктурного проекта – строительства метрополитена в Санкт-Петербурге. Вместе мы прошли все этапы возведения этого уникального объекта, разделяли ответственность за ввод новых станций, внедрение уникальных технологий, многие из которых были разработаны в стенах вуза.

Если внимательно проследить за расстановкой приоритетов на кафедре, без труда можно заметить, что при должном интересе к теоретическим дисциплинам предпочтение отдается практическим знаниям

и навыкам будущих организаторов производства. Это – многолетняя традиция. Ее еще закладывал крупный ученый и инженер по строительству тоннелей на железных дорогах страны, организатор и начальник первой в России кафедры «Тоннели» (1930 г.) Александр Николаевич Пассек. Он автор многих научных трудов и учебников по тоннелям, на которых воспитаны сотни инженеров-тоннельщиков и метростроителей. Институт готовил и готовит специалистов, способных успешно решать сложные вопросы, связанные с тоннельными работами московского и ленинградского метрополитена.

В прошлые времена поступить в вуз можно было при условии, если имелся трудовой стаж. Мы продолжили продолжительную практику на объектах строительства метрополитена. Все линии метро, каждое инженерное сооружение знали не понаслышке, а реализовали вместе со специалистами подземки. В 60-е годы прошлого века до 80% выпускников кафедры распределялись на строительство метрополитена. И сегодня, используя накопленный опыт, стремимся максимально вооружить будущих инженеров практическими знаниями. Тем более, что среди выпускников 2017 года заочного отделения – 100% составили работники ОАО «Метрострой». И в нынешнем, 2018 году, все выпускники-заочники – тоже метростроители.

Соответствующие коррективы вносим в учебные программы. Стремимся дать максимальные знания строителям подземки. В этом большая заслуга профессорско-преподавательского состава кафедры. И прежде всего, ветеранов кафедры профессоров Юрия Степановича Фролова, Николая Ивановича Кулагина, Константина Петровича Безродного. Большой практический и жизненный опыт, мудрость позволяют им донести до слушателей необходимую информацию. Багаж знаний, полученный в вузе, вне всякого сомнения, пригодится нашим студентам в будущем.

Важно, чтобы наряду со знаниями специальности, выпускники кафедры унаследовали и богатые традиции старших поколений, хорошо помнили наше героическое прошлое, стремились преумножить славные традиции вуза. Потому что все это – «из нашей истории строки», как поется в одной из песен.

Творческая мастерская

МЕТРИКА СТИХОВ АЛЕКСАНДРА ТОЧНОВА



В производственно-техническом отделе Семнадцатого управления работает скромный парень Александр Точнов. Потомственный метростроитель (отец Саши – Точнов Сергей Борисович, родом из живописного городка Тырнауз близ Эльбруса – также трудится в Семнадцатом

управлении, а дед – Борис Сергеевич – всю жизнь проработал шахтером на руднике) чуть больше пяти лет назад открыл в себе способность к поэтическому творчеству. В этом году Александр планирует выпустить свой первый сборник стихов «Для людей».

История Александра удивительна и очень романтична. Пять лет назад молодой Точнов женился на младшем научном сотруднике музея Горного института – Ольге. Сам по себе факт женитьбы неудивителен, но именно после этого Саша стал писать стихи. До этого литературный опыт присутствовал в его жизни только в виде экспериментов школьного периода, когда он и трое его одноклассников писали сочинения по методу «одно и то же предложение разными словами». По сегодняшнему уже сложившемуся и, как уверяют критики, глубокому поэту Точнову никак не скажешь, что он стал им всего пять лет назад. В арсенале Саши и патриотические оды, и лирические зарисовки, масса эпиграмм, стихи, написанные ямбом, хореем, дактилем, анапестом...

Есть среди произведений и стихи, посвященные работе проходчика. И мы их обязательно опубликуем в нашей газете. Но пока, в текущем номере, посвященном защитникам Отечества, мы бы хотели начать знакомить вас с творчеством Александра со стихотворения «Цена победы».

ЦЕНА ПОБЕДЫ

Боец не стар был и не молод.
Два ордена, звезда одна –
Вот все, что за четыре года
Ему оставила война.

Входили ротой в Бологое,
Застрел навеки в горле ком...
Сгоревшее село родное,
Где раньше бегал пацаном.

Сжал кулаки солдат до хруста,
А боль невыплатанных слез
С границ Советского Союза
До стен Рейхстага молча нес.

За мертвых бился, за потомков.
Раненья, госпитали, фронт.
Боль тела – временная. Только
Боль сердца – вечна. Не пройдет.

А где-то скромная избушка.
Сидит у низкого окна
И ждет вдовой мать старушка
От сына старшего письма.

Второй погиб под Сталинградом,
А муж блокаду прорывал.
Ее обыденным нарядом
Стал ветхий черный сарафан.

Но нет письма, одна повестка,
Посмертно награжден Ваш сын.
В могиле братской вместе тесно.
Здесь все герои как один.

Внутри засел осколок горя,
Для рук тяжелым стал листок.
Победа? Грустно стол накроет.
Но в гости не зайдет никто.

С вагона спрыгнет победитель,
Пройдет парадно наш солдат.
Он Родины своей спаситель,
Ему трехкратное: «Ура!!!»

И нет немому счастью края,
Кричащей скорби нет конца...
Когда как сына обнимает
Чужая мать того бойца.

15.10.2017 г.

ДВАДЦАТИЛЕТНИЙ ВETERAN



ПЕРВЫЙ БОЙ И АФГАНСКИЙ КЛИМАТ

– Как Вы отреагировали, когда узнали, что вас отправляют в Афганистан?

– Конечно, мне было не все равно. Я же понимал, что такое война и что с нее можно не вернуться. Нам и в «учебке» в Фергане говорили, что еще не поздно отказаться и можно остаться в Союзе. Давали выбор, но я смотрел на дембелей, возвращающихся с Афгана: двадцатилетние парни с наградами на груди, с дипломами – и хотел так же. Естественно, ты представляешь себе войну не такой, какая она есть на самом деле. Мне было 18 лет, я только окончил школу, в таком возрасте трудно думать о смерти. Наверное, поэтому не отказался лететь в Афганистан.

– Как Вы приживались, как осваивались первое время?

– Там особо не было времени осваиваться. Только мы приземлились в Афганистане, нас сразу распределили по машинам. «Из грузовика не высовываться! Вчера только обстреляли колонну! На женщин не смотреть!» – во все горло орал сопровождающие. Какие там женщины, когда ты сидишь, вжав голову в плечи, и боишься пошевелиться.

В общем, привезли нас, молодых, в часть, расселили по свободным местам. Все очень быстро закурилось. Вчера я был на гражданке, а сегодня практически засыпаю с автоматом. За два дня нас распределили по

За два года службы в Афганистане он провел 276 дней на крупных операциях, не считая засад и сопровождений. В 20 лет награжден орденом Красной Звезды и орденом Маргелова, множественными благодарственными письмами. В 20 лет возвращается в Советский Союз ветераном Афганистана. О трудностях адаптации к мирной жизни и о том, что пришлось пережить во время войны, рассказывает Сергей Петрович Шестаков.

подразделениям. Меня взяли в отдельный разведвзвод 357-го гвардейского полка ВДВ.

– Вы помните свое первое боевое задание?

– Это была Панджшерская операция 1986 года. Советское командование решило отправить десант в ущелье Панджшер, в котором засело огромное количество «духов». Я тогда еще ни в одном бою не участвовал, поэтому было страшно вдвойне. Пока мы экипировались, «Грады» и «Ураганы» обрабатывали горы. Стоял невероятный грохот. Потом в небе показались МиГи. Они бомбили территорию, на которую нас должны были десантировать.

Вертолет, на котором мы были, завис в воздухе, вокруг все в пыли, в дыму, грохочут выстрелы. Я выпрыгнул, метнулся непонятно куда от растерянности. Помню, как оказался за камнем и во всей этой суматохе не заметил, как высадил обойму. А потом чувствую пинок, поворачиваюсь – взводный. Он кричит мне: «Хватит стрелять, поднимайся, собираемся вон за тем камнем». Пришли в себя, отдышались, а через некоторое время по рации передают, что там-то одного бородатого взяли, на возвышении другого.

– Что делали с пленными?

– Отдавали афганской армии. Некоторые у нас подолгу оставались, так это было для нас счастье: мы нагружали их всякой рухлядью, чтобы самим не тащить, и они перли по горам наши вещи.

– Насколько сложно было взбираться по горам?

– Порой безумно сложно. В такие моменты крутится одна мысль: главное не упасть, не сплеховать перед товарищами. Тех, кто не выдерживал и сдавался, в части называли «абортными». Если один раз ты стал «абортом», то им до конца службы и останешься, как бы ты себя потом ни проявлял. Товарищи будут знать, что когда-то ты сломался. А в Афганистане такая погода бывала, что поход в горы становился невыносимым.

Когда мы выполняли задание в Джелалабаде (город восточной провинции Нангархар –

прим. ред.), днем было 63 градуса жары. Воздух был настолько горячий, что даже горло обжигало. Настоящая баня, а мы все равно сидели на раскаленной броне БМП.

– Почему Вы не слезли? От нее, наверное, было еще жарче?

– Это правило, которое ни в коем случае нельзя было нарушать: при перемещении по дорогам всегда находиться на броне, как бы тебе жарко или холодно ни было. Если БМП нарывался на мину, был хоть какой-то шанс, что тебя просто скинет и ты останешься жив. Со мной такое произошло один раз. Я сидел на башне БМП, когда он наехал на мину. Меня сорвало взрывной волной и выкинуло на несколько метров в сторону. И то повезло, что мина была не фугасная, а обычная «итальянка».

– А если находиться внутри, в десантном отделении?

– Если сидеть в десантном отсеке во время подрыва, то тебя просто размажет по стенкам. Случай произошел рядом с Кабулом. Было холодно, дорога тысячу раз проверена, поэтому четыре человека решили залезть внутрь. А потом БМП попал на мину. Когда открыли десантное отделение, там просто... Там было просто кровавое месиво.

ПРОВИНЦИЯ ХОСТ И ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ

– Хост стал моей последней крупной боевой операцией. Восемь лет в Хост никого не пускали. Дорога была заминирована и блокирована «духами». В поселении началась эпидемия. Наше командование пыталось договориться с их главарями, просили, чтобы пропустили колонны с мукой и лекарствами, но «духи» поклялись, что никто в Хост просто так не пройдет.

По приказу первыми должны были идти мотострелковые подразделения, занять нужные позиции, а потом уже мы через них продолжаем наступление и занимаем верхние блоки. Проходит день, и нам по рации передают, что передовой отряд увяз, головы поднять не может. Когда мы добрались до заблокированного отряда, не поверишь, все лежали, вжавшись в землю. Даже офицеры. Трусили, подняться боялись. Мы их ботинками пинали, чтобы вставали, помогали нам делать их же работу. Наше подразделение поставило минометы, пулеметы, гранатометы АГС-17 и начало обрабатывать позиции «духов». Постепенно мы их оттеснили.

Просидели в Хосте два месяца. Возвращались в часть часа в три ночи, грязные, уставшие, и тут нас встречает наш командир полка Войтко, который должен был улететь в СССР, еще когда нас отправляли на задание. Но он ждал, пока мы вернемся, хотел лично попрощаться и убедиться, что все в порядке. Он организовал нам офицерскую баню, праздничный обед с горячими пирожками, хотя мог этого не делать. Но главное, что он дожидался нас, хотя мог улететь домой. Прекрасный был командир.

– Орденом Красной Звезды Вы были награждены за выполнение боевой задачи в Хосте?

– Чтобы получить орден Красной Звезды, надо совершить не менее трех, как мы их называли, «подвигов», события в Хосте как бы закончили этот список. А началось все во время одного горного перехода. Наш разведвзвод поднимался в гору, в километре за нами шел батальон. Начинало сереть, смеркаться. Мы встали на привал, подниматься решили, как отдохнем. До вершины холма оставалось совсем немного. Не знаю, что меня дернуло лезть туда. Высовываю голову из-за бугра, вижу три костра: это «духи» сидят. Я увидел их первым, выхватил автомат и открыл огонь. Несколько «духов» рухнуло прямо у костров. Подбежали мои ребята, началась стрельба. Мы застали «духов» врасплох и избежали потерь. Это была большая удача. «Духи» не долезли до вершины первыми. Поставь они на ней пулемет, все было бы гораздо хуже.

– Когда Вас командировали домой?

– После Хоста в 1988 году. Меня командировали в нулевой отправке, самым первым. Уже вещи собрал, подготовился в 6 утра ехать на аэродром. Вечером в часть передают, что Кабул закрыт, в таком случае ни одна машина не имела права выехать из части. А мне так хотелось домой. Столько раз срывалось, то из-за тревоги, то из-за мерзкого нового подполковника. Я пошел к полковнику, объясняя ситуацию и прошу его: «Помогите, ну Вы же можете»... Он смотрит на меня, молчит. Потом отрывисто бросает: «Чтобы был на КПП в 6 утра». По приказу полковника из Кабула срочно выслали «Волгу». К части подъехал автомобиль, мы сели внутрь, опустили шторки. Так, за закрытыми шторками нас довели до аэродрома.

– Что Вы чувствовали по возвращении в Советский Союз?

– Когда я вернулся в Союз, все рты открывали на улице, когда видели меня в парадной форме. На этом все и заканчивалось, в остальном всем было плевать. Хотелось какого-то другого отношения. Мне 20 лет, я прошел Афганистан, награжден орденом Красной Звезды... Тоскливо стало, так назад потянуло, к своим.



– Тяжело было адаптироваться к мирной жизни?

– Скорее, непривычно. В армии ты тупеешь, каждый день одно и то же: горы, «духи». Тебе не надо ничего самому решать, командир сказал – исполняй. Когда я вернулся к нормальной жизни, я даже не знал, как с девушкой познакомиться. О чем с ней говорить, я ведь только войну и видел.

Война иногда напоминала о себе. Идем с матерью в магазин, а в асфальте выбоина. Я наступаю в нее ногой, и в мозгу тут же мысль: «мина». Отгалкиваю мать в сторону, а сам стою, не понимаю, что происходит. «Сын, ты чего?» А я ей объясняю, что это с армии осталось, почудилось, что мина, вот и оттолкнул, чтобы «взрывом» не задело.

Родители не знали и сотой доли того, что было в Афганистане. Я им не рассказывал. Какой смысл? Человек, который не прошел войну, не сможет понять по-настоящему, каково это. Поэтому я рассказывал всем самые безобидные и обычные вещи. Как сейчас, например. На войне случалось страшное, но я не жалею о том, что пришлось увидеть и пережить.



РАССКАЖИТЕ МНЕ ОБ АРМИИ

Армейские истории. Они были есть и будут. Автор и главный герой в них – российский солдат. Худосочный призывник, хитроумный «полторашик», прошедший огонь, воду и медные трубы «дембель». Забавные и грустные, «страшные» и абсурдные – мы собрали их на газетном развороте, и вот что из этого получилось.



Про сапоги и старшину

Владимир Васильевич Дворников, слесарь-ремонтник СМУ-9, служил на Камчатском полуострове.

Перед службой на Камчатке я успел выучиться на сапожника, поэтому в части у меня была своя мастерская. Но так вышло, что как-то раз рассорился со старшиной. В столовой сломалась половая доска, он подходит ко мне и говорит: «Замени». Не проблема. Только пилы он мне не дал, сказал: «Изворачивайся, как хочешь». А мне что прикажете, топором ее рубить? Отказался. Начался скандал, первый наряд, второй...

Я служил в начале семидесятых. Как раз в это время ввели звание прапорщика. Прапорщик нашей части был очень строгим, и почему-то они со старшиной сразу не ладили, прямо как кошка с собакой. Ну, значит сижу я в своей мастерской, пришиваю заплатку на чью-то куртку. Тут залетает старшина и швыряет с порога рулон полотенец: «На, подлатай». Ладно, не проблема. Сижу, разрезаю эти тряпки. Заходит прапор и рычит: «Чем занимаешься?! На, пришей мне погоны на гимнастерку». Так точно! Только я поменял нитки на зеленые, возвращается старшина: «Да чтоб тебя так и эдак, я тебе что сказал делать?!». И начались разборки:

- Чья куртка?
- Прапорщика!
- Да ты пришей погоны ему вот так!
- И старшина лихо переворачивает погоны носом вниз.
- Да меня же прапор...
- Это приказ – шей!

Я и пристроил при старшине прапорские погоны. Уже в проходе вспоминает: «У меня каблук сносились на сапогах, поставь новые». Откладываю куртку, беру сапоги... Через минуту в проходе появляется прапорщик. В руках гимнастерка с перевернутыми погонами. «Ты-ы-ы...» – он, ей богу, завыл, трясая своей курткой. Я бросился объяснять, мол, приказ старшины, я-то не виноват. «Ах, старшины... Его сапоги? Дай-ка гляну», – прапорщик с размаху молотком по одному сапогу, потом по второму. Отвел душу и как фурия понесся к выходу.

Сижу я в мастерской. Тут гимнастерка с кривыми погонами, там сапоги поломанные. А старшина с прапорщиком где-то по части носятся, друг друга ищут.



Грамотная тактика

Валерий Михайлович Денисов, заместитель главного инженера – руководитель службы охраны труда, промышленной и экологической безопасности.

А случай был такой. На майские праздники в нашей части развернулись спортивные соревнования – троеборье на турнике. В комплекс упражнений входили выход силой, подъем переворотом и поднос ног к перекладине из виса. Каждое подразделение выставило команду. На виду у всей части, а это тысяча бойцов, мы выстроились у перекладины и по очереди показывали, кто на что способен. Подсчет очков вели офицеры. И вот выясняется, что наше подразделение выиграло командное первенство! А я еще и свое личное первенство выиграл, обогнав соперника, кандидата в мастера спорта по спортивной гимнастике! С той поры прошло сорок с лишним лет, но я отлично помню: мне помогла грамотная тактика. Я знал, что парень сильнее меня – сделал выход силой на две руки 28 раз, это, конечно, внушительно. Но скажите, разве можно было так выкладываться в первом упражнении? Упражнения-то шли без перерыва, отдыхать было некогда. Вот я и взял его «на животе», прес у меня всегда был отличный...

На следующий день полковой развод. Вся часть слушает приказ полковника:

- Сержант Денисов, выйти из строя!
- Иду, марширую. Полковник вызывает и того, второго, кандидата в мастера.
- Вот, бойцы на кого надо ровняться! Орлы! Сержант Денисов, за первое место по части – краткосрочный отпуск на родину, 10 суток!
- Служу Советскому Союзу!
- А «кандидату в мастера», за второе место по части
- ... объявляю благодарность!
- Вот что такое, ребята, грамотная тактика.



Парашютист

Сергей Юрьевич Егоров, слесарь-сборщик СМУ-9, ветеран Чеченской войны.

Когда я служил в учебной части, мне очень нравились прыжки с парашютом. Обычно мы прыгали с куполом Д-5 (десантный парашют – прим. ред.) и, разумеется, с полной выкладкой, в бронежилете и с автоматом наперевес. Вместе с парашютом на тебе висит 45 килограмм. Страшнее всего прыгать с АН-2 с 600 метров. Помню, самолет взлетает, набирает высоту и где-то на середине глохнет. Нас в это время бросает из стороны в сторону, кабина ходуном ходит, железо грохает. Очень страшно.

Весь подлет – минуты две, не больше, но тянутся они неимоверно долго. Зато сам прыжок – красота неопишемая! Главное, не закрывать глаза: много чего пропустишь. Я любил смотреть вверх, на улетающий самолет. А потом в голове начинается отсчет: 501, 502, 503 – кольцо.

Бывали случаи, когда мои товарищи приземлялись, но из-за сильного ветра парашют продолжал тащить их по земле еще метров 300. Парни поднимались все в крови, руки, колени содраны. Но это чаще всего зимой случалось. Летом же самая благодать. В учебке под Рязанью мы обычно прыгали с ИЛ-76, с высоты 800 метров, на открытое поле. Нам ротный всегда говорил: «Приземляйтесь сразу на место сбора, и чтоб без задержек». Ну, куда ж без задержек, там же земляники полно. И вот мы идем, человек десять, к месту сбора: руки красные, рот в землянике, камуфляж весь в ягоде. Естественно, получали от ротного, без этого никак. Наедемся земляники, и сразу марш-бросок 25 километров обратно до части. Многое мне нравилось во время службы в части, но больше всего запомнились именно прыжки с парашютом.

Случай с забытой пулей

Вячеслав Васильевич Казарезов, слесарь-ремонтник СМУ-9, служил в танковых частях в Борисове, под Минском.



Меня по случайности чуть было не застрелили из пулемета. Ехали на танках на пристрелку орудий. Остановились рядом с огромными, разлапистыми кленами. Начинаю спускать ПКТ (пулемет Калашникова танковый – прим. ред.) с брони. По уставу, на стрельбах перед использованием танкового пулемета нужно произвести контрольный выстрел, чтобы убедиться, что в стволе не осталось патрона. Но в тот раз кто-то из нашего экипажа забыл это сделать. Товарищ внизу, хватаясь одной рукой за ствол, второй за пистолетную рукоятку, тянет пулемет к себе. И случайно нажимает на курок. Помню, как прогремел выстрел, сухо и громко. Пуля прожужжала у самого носа. Даже ветерок почувствовал на лице. Тот парень стоит внизу и округленными от страха глазами таращится на меня. А я смотрю в небо и вижу, как трепещут листья клена от пролетевшей пули.

Ситуация с забытым патроном повторилась точь в точь через несколько недель. Опять мы едем на пристрелку пушек и пулеметов. Волосы от пыли и песка стоят дыбом. Танки остановились, солдаты снимают орудия с брони. Смотрю, один другому подает пулемет... Ствол уперся прямо в грудь. Я понимаю, что подающий вот-вот нажмет курок, просто потому, что так держать ПКТ удобней. Предохранитель уже спущен, ведь все были уверены, что пулемет пустой. Я кинулся к нему и в последний момент успел. Солдат говорит: «Так пулемет должен быть пустым». Уже потом, когда подготовили ПКТ к пристрелке, парень поднимает крышку. А там патрон. Вот, думаю я, а что если бы не мой случай? Я бы не бросился останавливать товарищей. А ведь пулемет дулом прямо в грудь тыкался тому парнишке. Разумеется, больше подобного не повторялось.



Подарок для замполита

Станислав Станиславович Любинский, начальник участка строительных работ УМ, служил в Среднеазиатском военном округе.

Я окончил Пушкинское строительное училище в 1976 году в звании лейтенанта. После распределения попал в Среднеазиатский военный округ. И вот моему подразделению поставили задачу: сдать стоквартирный дом. В то время десять процентов от количества квартир в построенном доме отдавалось военным строителям. Квартира, которая мне в итоге досталась, изначально числилась за замполитом нашей роты. Все, конечно, об этом знали. Мы очень не любили этого замполита, гнилой был человек, с солдатами вел себя несправедливо. Но его перевели в другое место, поэтому квартиру приписали мне.

Пришло время сдавать дом. Запускаем отопление. Везде все работает, а в моей квартире батареи не греют. Вот не греют, хоть тресни. Вся квартира стоит холодная. Те, кто сваривал трубы, уже демобилизовались, спросить, в чем проблема, не у кого. Бились, бились – все равно не греет. Пришлось вскрывать их. Так оказывается, сварщики взяли монету, проделали в центре маленькую дырочку, чтобы вода проходила еле-еле, и забили внутрь. Знали, что квартира достанется замполиту, и решили оставить ему подарок. На этом сюрпризы не закончились. Когда я вернулся из отпуска и посмотрел на счетчик, он показывал какие-то невообразимые цифры. Будто я с утра и до вечера свет не тушил в квартире. Пошел разбираться. В общем, те, кто делал проводку, всю лестничную клетку посадили на мой счетчик. Все ближайшие квартиры мотали на него электричество. Парни потом извинялись передо мной, мол: «Мы ж не знали, что квартира тебе досталась, мы думали, там замполит жить будет». Вот так солдаты благодарили замполита за его «хорошее» отношение.





Втяни его!

Валентин Викторович Соловей, монтажник Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой».

На стрельбищах наш батальон обслуживал командный состав мотострелковой бригады. Комбриг с заместителями, как положено, наблюдают за БТР с вышки. По рации из машин передают: «Первый экипаж к стрельбе готов! Второй – готов! Третий...». В наушниках дикий гогот: «Третий не готов!». Что такое? Комбриг, естественно, оскорбился: «Оборзели? Что за беспредел?! Нормативы никто не отменял!». А ему по рации отвечают: «Нормативы-нормативами, товарищ генерал, но начпрод-то в люк не пролезает». Генерал не поленился, пошел смотреть. И правда, начпрод в люк сползал-сползал, а тут – брюхо. Комбриг приказывает:

– Втяни его!

– Не могу, товарищ генерал, ноги болтаются!

Сержантик в БТР начпрода за ноги тянет. Куда там, брюхо уж больно хорошее, ходу не дает. Назад еле вытащили.

Так что, ребята, во время боевых действий командиру все равно: начпрод ты или штабс-капитан. Как ты есть офицер советской армии, должен стрелять из любого вида оружия, начиная с пистолета и заканчивая танком.

Самоволка

Виктор Вячеславович Тишкин, главный инженер Тоннельного отряда-3, служил связистом в городе Таллин.

Это был 1987 год, прекрасный летний субботний день. Два моих приятеля решили сбежать в самоволку к городским девушкам, с которыми недавно познакомились. Только вот в тот день ответственным дежурным был сам командир части.

Парней уже несколько часов не было. Все в порядке, никто их не искал. Командиру части вдруг что-то потребовалось, он звонит дежурному и просит вызвать к себе Валеру Пономаренко, это как раз был мой сбжавший друг. Дежурный к дневальному с приказом – найти Пономаренко! Пять минут проходит, десять. Командиру части докладывают – Пономаренко в части нет. Думаю, в тот момент он и Шустриков с девчонками гуляли по старому Таллину или, может, в кафе сидели.

В части сыграли тревогу. Всех построили на плацу. Не досчитались двоих. «Где эти двое?» – спрашивают нас. Никто не отвечает. «Ну, молчите», – только и сказал командир. Всему нашему подразделению объявили организационный период, с вызовом начальства и переводом его на казарменное положение, это когда все начинается строго по уставу, свободное время резко исчезает, а появляется строевая подготовка...

Через часа три сбжавшие вернулись в часть. Мы их быстро провели к себе в казарму, чтобы командир подразделения не увидел, и говорим: «Парни, что вы натворили! Вас командир ищет». Они придумали легенду, якобы все это время красили армейский КУНГ, устали, забрались внутрь и случайно заснули. Самое интересное, что им, и правда, давали задание покрасить этот кузов. Конечно, никто парням не поверил, но КУНГ же покрашен и неважно, что несколько недель назад.

Эти двое после разговора с командиром стоят и довольно улыбаются: с девушками хорошо время провели и командирского гнева избежали. А мы потом всей частью еще неделю навтыжку по плацу маршировали.

Как оказалось, не зря Валера убежал в самоволку. Через два года, летом 1989 года, он женился на той самой девушке, с которой гулял по Таллину.



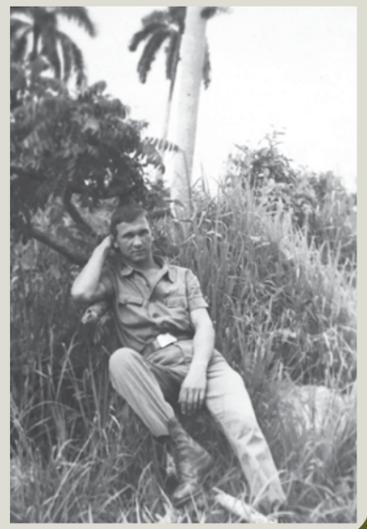
В зарослях сахарного тростника

Виктор Васильевич Яскевич, монтажник Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой».



Куба. Четыре утра. Боевая тревога. Пропал Фидель. А да будет вам известно, что на коменданте все время охотились ЦРУ-шники. В него стреляли, пытались взорвать, заразить туберкулезом, отравить специальным ядом, от которого должна была вылезти знаменитая борода предводителя барбудос. У коменданте не было своего жилища. Не было резиденции. Каждую ночь офицеры из личной охраны готовили ему новое прибежище. Так и слонялся по Кубе, бедолага. Простые кубинцы прятали его в своих неприхотливых жилищах. Им тихо говорили: «К тебе сегодня придет Фидель». Он приезжал, ел крестьянскую еду, пил дешевое вино, ночевал, потом уезжал куда-то на борьбу по пыльной дороге. А тут раз и пропал. Из соседней бригады к нам в часть выдвинулись БТР и танки. В полной боевой готовности мы засели в окопы. Кубинское солнце печет мою русскую башку. В танке – как у черта на сковороде. Где ж ты, коменданте?

Оказывается, в эту пору по всей Кубе идет рубка сахарного тростника. До позднего вечера голый по пояс коменданте рубит тростник. Рубит и поет песню о свободе. Рубит и поет! Рядом его верные телохранители. Они тоже – рубят. Все кубинцы рубят тростник. И Фидель тоже. Мобильных телефонов тогда еще не было, помните? Конечно, он не мог дать нам знать, что просто рубит сахарный тростник, великий Эль-Кабальо!



Похороны бычка

Василий Фадеев, инженер ПТО «СМУ №13 Метрострой», служил в городе Муром Владимирской области, во взводе охраны железнодорожной части.



Армия учит дисциплине, оттачивает и усиливает те черты характера, которые наиболее необходимы мужчине. Это не только прекрасная школа жизни, но и просто невероятный источник различных воспоминаний. Было много разного, но я никогда не забуду, как мы всем взводом хоронили бычок.

В армейской части курить запрещено, но никого это, по сути, не останавливало. Солдаты расслабились до того, что стали выкидывать бычки прямо в туалет. Однажды командир взвода нашел бычок. Стали искать того, кто его оставил. Никто, разумеется, не признался. И вот поэтому в следующие несколько часов мы в прямом смысле его, этот самый бычок, «хоронили».

На земле растянули плащ-палатку, в центр которой командир взвода аккуратно положил найденный «труп». Мы стоим, понять не можем, что происходит. Дальше приказ: плащ-палатку в руки и бегом по плацу. Началась церемония перед погребением и круг почета. Наш взвод наворачивал по части, а взводный дает следующий приказ: двухкилометровый марш-бросок, хоронить «погибшего». Бежим куда-то в лес, в руке у каждого лопата, сигаретный бычок покоится в плащ-палатке. По приказу взводного, для погребения начали рыть яму глубиной два метра. Мы копали «могилу» всем взводом. 15 человек на двухметровом куске земли толкаются, мешают друг другу. Но взводному-то все равно, приказ есть приказ. Вырыли «могилу», встали навтыжку у края ямы и хором затянули похоронную песню. В общем, погребли мы сигаретный бычок с воинскими почестями. На «похороны» весь день убили, но зато урок усвоили. Больше в туалетах никто не курил.



1 – Денисов Валерий Михайлович, заместитель главного инженера – руководителя производственного участка УПТК – филиала ОАО «Метрострой»; 2 – Васильев Андрей Витальевич, начальник производственного участка УПТК – филиала ОАО «Метрострой»; 3 – Магнитный Владимир Викторович, инженер по подготовке и обучению кадров, УМ – филиал ОАО «Метрострой»; 4 – Веселов Виктор Александрович, начальник группы гидравликов, УМ – филиал ОАО «Метрострой»; 5 – Хачев Владимир Львович, электросварщик-монтажник УМ-филиал ОАО «Метрострой»; 6 – Федоров Юрий Евгеньевич, начальник отдела снабжения ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; 7 – Федоров Александр Юрьевич, заместитель начальника отдела снабжения ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; 8 – Волкотубов Иван Сергеевич, главный энергетик ЗАО СМУ-9 «Метрострой»; 9 – Фоминых Александр Николаевич, начальник участка ремонта и эксплуатации горнопроходческого оборудования УМ – филиал ОАО «Метрострой»; 10 – Летоцкий Алексей Николаевич, механик УПТК – филиал ОАО «Метрострой»; 11 – Сысоев Алексей Васильевич, заместитель начальника производственного участка УПТК – филиал ОАО «Метрострой»; 12 – Мамаяв Геннадий Николаевич, конструктор-проектировщик производственного участка УМ – филиал ОАО «Метрострой».

Спорт



ЧЕМПИОНЫ ИЗ СМУ №13

Команда спортсменов-ветеранов ООО «СМУ №13 Метростроя» на протяжении 8 лет добивается великолепных результатов на чемпионате мира по полиатлону. В сентябре 2017 года они в седьмой раз стали чемпионами мира. Валерий Маклашкин рассказал, как это было.

Чемпионат мира по полиатлону проходил с 7 по 11 сентября в белорусском городе Могилеве. От СМУ №13 в этом году поехало четыре человека: Дмитрий Цветков, Валерий Маклашкин, Игорь Чукалин и Валерий Стрельцов. Только благодаря генеральному директору ООО «СМУ №13 Метростроя» Сергею Дмитриевичу Сепитому, который спонсирует команду с 2010

года, спортсмены смогли поехать в Могилев, чтобы отстаивать честь Метростроя.

– Без помощи Сергея Дмитриевича мы бы просто не попали на этот чемпионат, – сказал Валерий Маклашкин, – он дал указание, чтобы без первого места не возвращались, и мы его «приказ» выполнили, – с улыбкой добавил Валерий.

На чемпионат приехало более 180 человек из разных стран: Казахстана, Украины, Индии и Венесуэлы. Соревнования были разбиты на возрастные группы: от 12 и до 80 лет и три дисциплины: стрельба из пневматического оружия, винтовки или пистолета, плавание на 50 метров и бег на выносливость.

– Все зависело от того, как мы отстреляемся. В плавании и беге трудно улучшить результаты, а вот в стрельбе можно. Если мы в стрельбе набирали больше очков, чем обычно, то потом проще было бороться за первое место, – сказал Валерий Маклашкин.

Сильную конкуренцию нашей команде составили спортсмены-ветераны из Казахстана. Они опередили метростроителей по очкам в плавании, но в беге нам удалось отыграться.

– Их сборную очень хорошо финансируют, поэтому в команде ветеранов у них восемь человек, а чем больше людей, тем больше вероятность получить лучший результат, – пояснил Валерий.

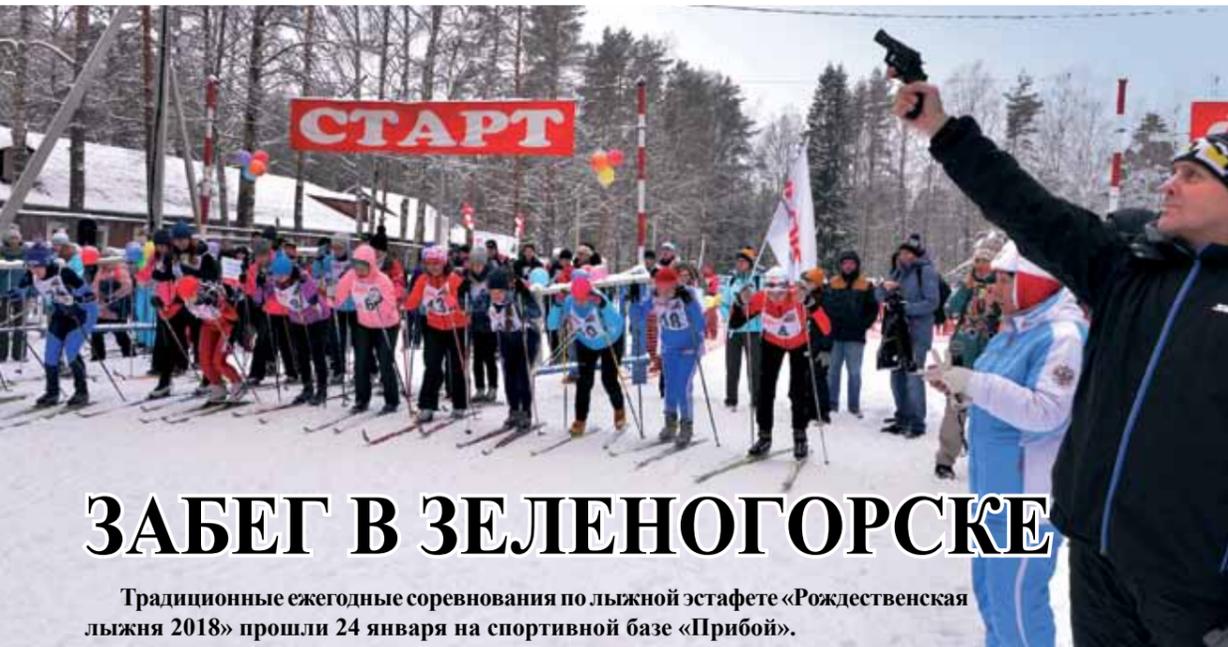
На чемпионате мира не обошлось без казусов. Когда Валерий Стрельцов, самый молодой спортсмен в команде СМУ №13, начал разминаться, организаторы соревнований сказали, что он не имеет права участвовать в забеге на два километра.

– Причину назвали такую: «не внесен начальный денежный взнос». Я подхожу и говорю: «Покажите список участников, вдруг вы перепутали человека». И, действительно, в другой команде был заявлен спор-

тсмен по фамилии Стрельцов. Организаторы просто перепутали его с нашим Валерием Стрельцовым, – объяснил ситуацию Валерий Маклашкин.

– Я не чувствовал тогда злости или раздражения к судьям. Просто спокойно ждал, пока все решится, потому что был уверен, что это ошибка. Правда, пришлось трижды разминаться, пока они там разбирались. Зато на улице потеплело, – спокойно сказал Валерий Стрельцов.

Спортсмены из СМУ №13, многократные чемпионы России по полиатлону, в марте собираются на еще одни соревнования. Они поедут в Саратов, где пройдет чемпионат России среди ветеранов по морскому многоборью. Команда метростроителей признается явным фаворитом.



ЗАБЕГ В ЗЕЛЕНОГОРСКЕ

Традиционные ежегодные соревнования по лыжной эстафете «Рождественская лыжня 2018» прошли 24 января на спортивной базе «Прибой».

Лыжная гонка проходила в Зеленогорске. В этом году в эстафете приняли участие 25 команд: ОАО «Метрострой», Дорпрофжел и команды от региональных дирекций. Многие спортсмены приезжали с семьями: принять участие в гонке, а заодно отдохнуть на природе. Командный забег проходил в четыре этапа в виде смешанной эстафеты. Первый этап длиной один километр – женский, и три этапа мужских по два километра. Организаторы также не забыли про детей. Для них устроили отдельный забег.

– Дети стартовали в зависимости от своего возраста, и каждого маленького спортсмена объявляли по громкоговорителям. «Ребятишки, конечно, были очень довольны, что их, как и взрослых, представляли зрителям», – сказал Андрей Синюгин, старший тренер НП СК «Метрострой».

Длину детского забега решили сделать небольшой – 200 метров, чтобы юные лыжники оставались всегда в поле зрения и случайно не потерялись. По окончании детской гонки был дан старт для взрослых.

Состав команды Метростроя по лыжной эстафете остается неизменным на протяжении трех лет. На первом этапе бежала Ольга Ващилко, методист по спорту ЗАО «Тоннельный отряд-3». Ее соперница из Октябрьской дирекции инфраструктуры постоянно наседали сзади, буквально дышала в спину, но Ольга все равно пришла первой. На втором этапе бежал Валерий

Стрельцов, проходчик СМУ-13. Он всего на несколько секунд отстал от идущего впереди лыжника и передал эстафету вторым. Гонку продолжил Михаил Осин, транспортный рабочий Управления №10 Метростроя, а завершил забег Иван Зайцев, слесарь из той же организации. В итоге наша команда по результатам эстафеты заняла второе место, отстав от Октябрьской дирекции инфраструктуры всего на 4 секунды.

Организаторы соревнований наградили все коллективы, так что каждый участник получил памятный подарок: шарф и шапочку с эмблемой эстафеты. Команды, занявшие призовые места, увезли домой кубки и грамоты.

Объявление

ВНИМАНИЕ ЛЮБИТЕЛЯМ ШАХМАТ!

13 февраля в 17:30 в здании Управления ОАО «Метрострой» (Загородный пр., 52а) состоится третий, ставший уже традиционным, сеанс одновременной игры с гроссмейстером ФИДЕ Анастасией Боднарук на приз Александрова Вадима Николаевича.

Желающим принять участие просьба направить заявку в Спортклуб Метростроя по адресу: npskmetro@mail.ru, справки по телефону 235-50-15.

Внимание конкурс!

Редакция газеты «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» приглашает принять участие в конкурсе детского рисунка, посвященного Международному женскому дню 8 марта: «МОЯ МАМА – МЕТРОСТРОИТЕЛЬ!»

К участию в конкурсе приглашаются дети всех возрастов. Рисунки могут быть выполнены красками, карандашами, фломастерами, мелками и любыми материалами для рисования.

Победители конкурса получат грамоты и призы.

Рисунки будут опубликованы на страницах газеты «Метростроитель».

Работы приносите по адресу: Загородный проспект, д. 52а, каб. 417 – редакция газеты, или присылайте на электронную почту: metrostroitel@mail.ru

Работы принимаются до 22 февраля.



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

МАРТ

1	Ершова Валентина Ивановна (СМУ-19) – 65 лет
3	Самокутьяев Петр Иванович (Управление) – 70 лет
6	Елисеев Александр Владимирович (ТО-3) – 50 лет
7	Некрылов Павел Викторович (СМУ-15) – 55 лет
10	Лебедева Антонина Константиновна (ВЦ) – 75 лет
13	Тошаков Сергей Леонидович (СМУ-13) – 65 лет
15	Чмыга Галина Ивановна (Управление) – 80 лет
16	Акованцев Михаил Иванович (СМУ-17) – 75 лет
17	Фурманов Максим Андреевич (СМУ-17) – 75 лет
18	Магнетный Владимир Викторович (УМ) – 60 лет
21	Ашук Валентин Николаевич (СМУ-9) – 65 лет
22	Рахманенко Юрий Александрович (СМУ-20) – 75 лет
24	Николаев Валерий Васильевич (ТО-3) – 50 лет
29	Сакаев Алексей Александрович (ТО-3) – 55 лет
31	Фейгман Татьяна Михайловна (ВЦ) – 70 лет
	Локоть Галина Николаевна (УПТК) – 70 лет
	Игнатъева Мария Филипповна (СМУ-13) – 80 лет
	Карелина Надежда Савельевна (Управление) – 60 лет
	Старосельцева Инна Георгиевна (СМУ-11) – 85 лет
	Калинина Светлана Александровна (УПТК) – 80 лет
	Агаев Темирхан Абдурашович (УМ) – 60 лет
	Негоднов Геннадий Иванович (СМУ-17) – 65 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой». Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597



Редактор: Андрей Бергнер
Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 7.02.2018 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroitel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1 400 экземпляров.