

## ЗАО «Управление №10 Метростроя» - 25 лет. Поздравляем!



На фото (слева направо): Григорий Семенович Галабурда, Владимир Павлович Елисафенко, Александр Григорьевич Кащеев, Виктор Васильевич Поляков, Оксана Александровна Северина, Дина Васильевна Акуткина, Алексей Витальевич Борисов, Алла Владимировна Кащеева, Виктор Михайлович Акуткин

## НАДЕЖНЫЙ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ, ЭФФЕКТИВНЫЙ...

Именно таким партнёром, ведущим честную и открытую конкурентную борьбу, зарекомендовало себя ЗАО «Управление №10» на строительном рынке. По оценке Всемирной Программы Продвижения Качества в 2005 году ЗАО «Управление №10 Метростроя» было награждено Золотым Сертификатом Качества, что, несомненно, является знаком признания со стороны авторитетной международной экспертной организации.

Залогом успешной работы организации стало сочетание лучшего опыта старой школы с применением современных достижений науки и техники. Поэтому даже в сложные годы коллектив умел адаптироваться в новых экономических условиях.

Несмотря на консервативность специфики горного дела, применение новейшей техники и технологий позволяет коллективу непрерывно повышать эффективность производства и производительность труда.

ЗАО «Управление №10 Метростроя» одним из первых в Санкт-Петербурге применило технологию укладки бетона в тоннелях с помощью бетононасосов. Впервые в метростроении для укладки путей на щебне был использован автопогрузчик «Bobcat».

В 2006 году Международный благотворительный фонд «Меценаты столетия» по результатам анализа работы ЗАО «Управление №10 Метростроя» присвоил предприятию почётное звание «Национальное достояние»

с вручением Золотой медали и занесением в книгу «Национальное достояние». Решение фонда основано на данных социологических и маркетинговых исследований независимых экспертов в области экономики, социальной политики, охраны труда и окружающей среды, участие в социальных программах региона. В частности, высоко оценены всесторонняя поддержка общественных инициатив, направленных на создание комфортных условий труда и улучшение благосостояния жителей города. Отмечена и регулярная финансовая помощь детскому благотворительному фонду «Спасение» и региональному общественному благотворительному движению «Большая медведица».

7.12.1989 г.

Приказом начальника Управления строительства «Ленметрострой» В.В. Горышина в целях обеспечения выполнения увеличенного объёма строительства метрополитена в г. Ленинграде в связи с передислокацией СМП №647 из посёлка Нименга Онежского района Архангельской области в г. Ленинград и изменением специализации СМП-647 реорганизовано в СМУ №10 для производства горно-капитальных работ при строительстве метрополитенов и тоннелей с сохранением правопреемственности. «Начальником СМУ №10 считать ранее избранного т. Пидника Юрия Александровича».

23.08.1994 г.

На основании решения Регистрационной палаты мэрии Санкт-Петербурга СМУ-10 АО «Метрострой» переименовано в АОЗТ «Управление №10 Метростроя»

7.10.2002 г.

В соответствии с ФЗ «Об акционерных обществах» АОЗТ «Управление №10 Метростроя» переименовано в ЗАО «Управление №10 Метростроя».

## Седьмой директор



Будущий начальник ЗАО «Управление № 10 Метрострой» родился в 1952 году в семье директора аграрного предприятия и учительницы (город Актюбинск, Казахстан).

В 1969 году по окончании физико-математической школы поступил в Московский горный институт. По окончании вуза молодой горный инженер получил направление в трест «Востокшахтопроходка» (г. Хромтау, Казахстан). Приняли его простым взрывником, и этот опыт очень пригодился Юрию несколько лет спустя, когда он уже работал в Метрострое. А тогда, в конце 70-х годов прошлого века, молодой специалист уже по окончании обязательной

3-хлетней «отработки» вырос до главного инженера шахты «Молодёжная». А в 1978 году судьба сделала первый крутой поворот в жизни 26-летнего Юрия: он поступил сменным маркшейдером в СМУ-11 Ленметростроя. Через четыре года Юрий Александрович переводят начальником участка в СМУ-13 Ленметростроя.

А 10 апреля 1984 года Пидник становится одним из самых молодых руководителей крупного подразделения в истории Метростроя – начальником Строительно-монтажного поезда – СМП-647. Седьмым по счёту в этом подразделении. Название «поезда» менялось уже несколько раз, а директор, «брошенный» четверть века сюда на «прорыв», остаётся тот же – Юрий Александрович Пидник.

### Ю. А. ПИДНИК

1997 год. Присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации»

2001 год. Награждён знаком «Почётный строитель России»

2003 год. Награждён медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга»

2004 год. Награждён Орденом Почёта

# КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

По назначении начальником СМП-647 Юрий Александрович Пидник со всей при сущей ему энергией приступил к полноценному, со всеми коммуникациями, строительству посёлка Шаста. Для начала подобрал «команду» профессионалов, среди которых были:

АХУТКИНА Дина Васильевна – главный бухгалтер, АХУТКИН Виктор Михайлович – начальник участка, ЕЛИСАФЕНКО Владимир Павлович – начальник ПТО, СЕВЕРИНА Оксана Александровна, ПОЛЯКОВ Виктор Васильевич – главный механик, ЯКИМОВ Эдуард Васильевич – главный инженер, ГАЛАБУРДА Григорий Семёнович – начальник снабжения, ЯКИМОВА Татьяна Викторовна – инженер ПТО, ЦЫПЛЮК Валентина Михайловна – бригадир штукатуров и многие другие.

Отмечу, что в строительстве Шастинского ЛТХ принимали участие все подразделения

Ленметрострой, а также Минскметрострой и Харьковметрострой. И вот в лесу, где раньше невозможно было проехать даже на вездеходе, 30 сентября 1987 года было завершено строительство 1-й очереди посёлка Шасты. Отличные двухэтажные панельные дома, детский сад,子弟ная электростанция, котельная, здания ГСМ, АТК, АБК, фельдшерско-акушерский пункт, очистные сооружения, технологическая линия разделки леса, почта, насосные скважины, здания пожарной части – и всё всего за три года. Для суровых природных условий – практически подвиг.

После сдачи этого объекта в октябре 1987 года Ю.А. Пидник уезжает в Ленинград для организации горнопроходческого участка по строительству тоннелей. А уже в ноябре коллективу СМП-647 поручается ответственное задание: строительство сложнейшего участка в замороженных грунтах между будущими станци-

ями «Проспект Просвещения» - «Парнас». При этом применяется редкий для Ленинграда буровзрывной способ проходки. Между прочим, этот способ Юрий Пидник применяет, сознавая всю меру ответственности: полшутя-полусерьёзно Юрий Александрович иногда называет себя «взрывником» - в соответствии с полученной в институте специальностью. Начальником ответственного участка назначен Александр Владимирович ДЕРГАУСОВ, механиком – Григорий Михайлович ЕФИМОВ. А главным маркшейдером СМП-647 – человек, который мог рассчитать и вывести сбойку встречных тоннелей с точностью до двух сантиметров...

... В это же время ведётся строительство 2-й очереди Шастинского Лестранхоза: железнодорожная платформа, школьные мастерские, складские помещения, водонапорная башня. Все эти объекты при активном участии главного механика Алексея Виталье-



вича БОРИСОВА, начальника участка Александра Григорьевича КАЩЕЕВА и многих других специалистов были сданы уже в 1989 году.

В том же году СМП-647 активно участвует в выполнении ещё одной ответственной задачи – строительстве уникальной станции Ленинградского метро «Спортивная». И вновь начальником участка назнача-

ется зарекомендовавшие себя с самой лучшей стороны А. В. Дергаусов и механик участка Сергей Яковлевич ВИХРОВ. Результаты их и всего СМП-647 работы может видеть каждый, кто ездит в метро.

Г. С. ГАЛАБУРДА,  
заместитель  
генерального директора  
ЗАО «Управление №10  
Метрострой»

## ПЕРВЫЙ РАЗМЫВ

Моё знакомство с этим подразделением и его руководителем Ю.А. Пидником состоялось 25 лет назад в посёлке Шаста на строительстве Лестранхоза. В лесу и началось формирование строительной организации Ленметрострой, сравнимое со становлением семьи – потому что строительная организация – это та же семья со своим лидером, правилами, потерями, праздниками и другими событиями, - но на работе.

Итак, формирование организации на первом этапе было испытанием на выживание – вдали от цивилизации, на морозе, доходившем периодами до 35-40 градусов. И основное ядро коллектива и его руководство выдержали эти испытания, закалились и сформировали основные принципы будущей организации.

По завершении строительства Лестранхоза СМП-647 переехал в Ленинград и, имея в активе «всего лишь» приобретённый в экстремальных условиях опыт и амбиции, с «нуля» начал образовывать строительное подразделение Метрострой – СМУ-10. Новоиспечённым метростроителям, быстро набравшим силы, поручались всё более ответственные и растущие объёмы работ и, в конце концов, СМУ-10 стало участвовать в строительстве метрополитена на равных с другими подразделениями Метрострой. Об этом говорит и первое «испытание на прочность» в начале периода становления – ликвидация размыва при строительстве выхода тоннелей в депо «Выборгское».

Надо сказать, размывов в практике строительства метро было предостаточно, но, подчеркну, для СМУ-10 этот был первым. И этот «блин» не вышел комом: экзамен на твёрдость

характера, профессионализм, опыт и навыки выживания в тяжелейших условиях Шасты коллектив выдержал с честью – размыв был ликвидирован быстро и качественно. Отмечу: ещё и благодаря тому, что руководство СМУ-10 в те нелёгкие дни работало как «швейцарские часы», а чётким «часовым механизмом», «моторчиком» был Юрий Александрович Пидник.

Хочу пожелать организации продолжения славного трудового пути, укрепления производственной семьи, приумножения трудовых подвигов.

Поздравляю со славным 25-летним Юбилеем!



Ю. В. ЗУБКОВ,  
главный механик  
Ленметрострой в 1983-1989 гг.

... Поступило сообщение, что на шахте №325 в тоннель поступает вода. Для ликвидации аварийной ситуации проектом была предусмотрена установка затвора. Силами СМУ-9 затвор был смонтирован, налажен, опробован в работе, проверен на герметичность и передан в эксплуатацию СМУ-10.

Сразу сработала мысль: за-

крыт ли затвор?.. Это должны были сделать строители. Прибыл на шахту (там уже работал штаб по ликвидации аварии), и вместе с Ю. А. Пидником получаю команду доложить о работоспособности затвора. Осмотрели затвор. На манометре, рассчитанном на 6 атм, давление 5,8 атм. Доложили в штаб. Поскольку на пути к аварийному затвору был смонтирован перегонный затвор, было принято решение задействовать его. На место была направлена бригада монтажников-профессионалов, которая в кратчайшие сроки произвела наладку, включила перегонный затвор в работу, установила дежурство при нём, готовая в любую минуту закрыть эту 32-тонную машину. Вручную!

Дальше надо было думать, как продолжить проходку тоннеля. Приняли ещё одно решение: бурить дополнительные скважины и включать замораживание грунта. Сработало: в кратчайшие сроки все работы были выполнены, проходка тоннеля возобновлена.



Л. В. СЕРЕБРЯКОВ,  
генеральный директор  
ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

## ИСПЫТАНИЕ «РАЗМЫВОМ»

15 марта 1995 года в перегон «Площадь Мужества» – «Лесная» пошла вода. Смешанная с песком, она, словно наждаком, всё больше и больше стёсывала «крышу» тоннеля. Создалась аварийная ситуация, с переборами пошли поезда. Протечки начали заделывать оперативные бригады, но тщетно: выяснилось, что здесь необходим комплекс аварийных работ. Дальше – больше... Закачались цеха объединений «Аврора» и «Красный Октябрь», на Политехнической улице появились трещины, на площади Мужества – провалы. А на 70-метровой глубине метростроители мужественно сражались со взбунтовавшейся стихией, которая с оглушающим свистом ворвалась в лопнувшие тоннели перегона «Лесная»-«Площадь Мужества». Восемь лет, шесть месяцев и восемь дней продолжалось это сражение человека с природой. Победил человек, и среди победителей были строители ЗАО «Управление-10 Метрострой».

Наверное, не стоит углу-

бляться в историю и заново пересказывать героическую эпопею ликвидации «Размыва»: об этом уже были книги, фильмы, десятки публикаций в прессе.

Хочется лишь напомнить, что среди героев-ликвидаторов крупнейшего катаклизма в истории ленинградского-петербургского метро, удостоенных высоких правительственных наград, были и строители ЗАО «СМУ-10 Метрострой»:

ПИДНИК Юрий Александрович, генеральный директор ЗАО «Управление №10 Метрострой» - награждён Орденом Почёта;

Медалью ордена «За заслуги перед отечеством II степени» НАГРАЖДЕННЫ:

ДМИТРИЕВ Александр Петрович, бригадир проходчиков;

КОЗЛОВ Анатолий Борисович, начальник участка;

ПОРТНОВ Сергей Геннадьевич, бригадир проходчиков;

РЕВИН Евгений Иванович, электрослесарь-монтажник;

ТУМАКОВ Николай Васильевич, механик участка.

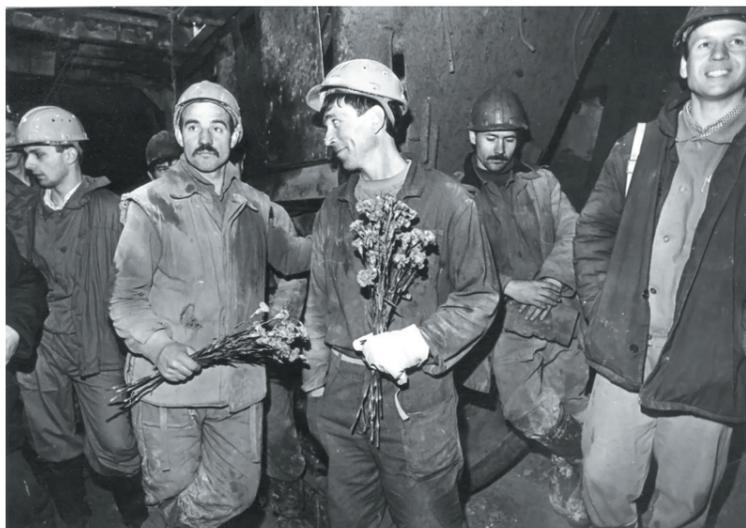


Бригадир проходчиков А. П. Дмитриев получает награду

# ДВА МИЛЛИМЕТРА

7 июня 1995 года в 7 часов 15 минут на шахте №325 прогремел взрыв, конорый поставил точку в строительстве, пожалуй, самого сложного этапа строительства перегонов от станции «Проспект Просвещения» до станции «Парнаская», длившегося более семи лет.

Этот знаменитый «отпал» произвели взрывники «Промстройсервиса» В. ГОЛУБЕВ и В. САПОНОВ, а забой был подготовлен в ночную смену бригадой участка №1 В. П. РЫБАЛЬЧЕНКО под руководством горного мастера А. З. СЕЛЕДЦА. Перемычка замороженного грунта между тоннелями на тот момент составляла около 1,2 метра.



Бригада проходчиков В. П. Рыбальченко

Сбойка произошла на 2 месяца раньше срока, что являлось особой гордостью сравнительно молодой организации ЗАО «Управление-10 Метростроя» под началом генерального директора Ю. А. Пидника. Точность стыковки двух тоннелей диаметрами 6,7 метра составила 2 миллиметра! И это при том, что общая длина тоннеля составила 1542 метра. По этому поводу главный маркшейдер организации, ветеран Ленинградского Метростроя Владимир Степанович РЯЗАНЦЕВ не раз с удовольствием принимал искренние поздравления от коллег по работе и просто друзей. К сожалению, Владимира Степановича сегодня нет с нами, но многие, кому посчастливилось с ним работать, до сих пор вспоминают его как мудрого, честного и доброго человека.

Проходка тоннелей велась встречными забоями. Со стороны шахты №327 (начальник участка №2 И. Е. КОТОВ) работали бригады А. М. БАЛДИНА, А. А. ЕРОФЕЕВА, И. И. ПОЧЕПАЕВА. Примерно за 30 м до встречного забоя эти бригады перешли в сосед-

ний тоннель (ЛПТ), предоставив почётное право «сбойки» своим товарищам.

Со стороны шахты №325 (начальник участка В. А. КРАВЧЕНКО) работали бригады В. П. РЫБАЛЬЧЕНКО, А. П. ШИШКАНОВА, Е. Н. ГУКОВА, В. И. ДЬЯЧЕНКО. Помимо проходчиков в строительстве принимали участие бригада изолировщиков Н. Е. ХУДЫШИНА, бригада арматурщиков-бетонщиков А. И. БЕРЕЗОВСКОГО, бригады слесарей С. И. ШАКИР-ЗЯНОВА и П. А. ТОРГУНА.

Поздравить коллектив со столь значимым событием приехал генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич АЛЕКСАНДРОВ.

чем в депо «Выборгское» пойдут первые электрички, 2-й участок будет перебиваться мелкими работами по подготовке площадки наклонного хода шахты №618 и даже поучаствует в пуске станции «Спортивная» 28 августа 1997 года (мы сдавали вентствол, НВУ-617, СТП и СУ).

Но всё это будет потом. А сегодня у нас был праздник, мы принимали цветы и поздравления, и каждый испытывал гордость за выполненное дело. Гордиться было чем. В августе 1988 года на этом перегоне произошёл прорыв «плывуна», было затоплено 114 метров тоннеля. Три месяца ушло на ликвидацию аварии, затем – перестройка, социальные потрясения, забастовки, выборы начальников... Тогда казалось, что эти тоннели не достроятся уже никогда...

Но в январе 2000 года был сдан 1-й путь (ППТ), вентшахты №325 и №327, ОВУ 220 (проходческие бригады Почаева и Худышина и бригада сварщиков Б. И. ИОХИМА), на выходе из «Портала» бригадой А. А. КЛИМОВА под руководством механика участка С. В. КУЛАКОВА смонтированы ролетные ворота фирмы «Хёрман» (Германия).

Летом 2002 года был сдан 2-й путь (ЛПТ).

По окончании строительства МП-5 участок №1 ещё некоторое время базировался на «Парнасе», вёл ремонт на станциях «Петроградская», «Чёрная речка», «Пионерская», сооружал верхний выпуск скважины санузла и резервного водоотлива шахты №508.

С июля по ноябрь 2002 года часть людей участка на субподряде у ЗАО «Управление-20 Метростроя» занималась возведением монолитного здания спецназначения в посёлке Горелово. Здесь мы впервые столкнулись с иностранной опалубкой фирмы «Дока» и обучились с ней работать. В общем, приобрели совсем не лишний опыт.

В 2003 году коллектив 1-го участка активно приступил к освоению площадки на шахте №618, так что в строительстве Фрунзенского радиуса метро также есть наша лепта.

Игорь Евгеньевич КОТОВ,  
заместитель начальника  
участка N1  
ЗАО «Управление N10  
Метростроя»

# ПОБЕДА НА «ВЛАДИМИРСКОЙ»



В начале 2008-го, на два месяца раньше намеченного срока, ЗАО «СМУ-10 Метростроя» обеспечило пуск после реконструкции станции «Владимирская». Задача, выполненная строителями, была ответственна и уникальна: наряду с полной заменой эскалаторов необходимо было отреставрировать памятник архитектуры «сталинского» ампира.

Впервые в Петербурге на «Владимирской» была произведена полная замена всех эскалаторов. Кроме того, капитально отремонтирован наклонный ход с заменой конструкций. И, что не менее важно, сохранены признанные памятниками архитектуры здание и вестибюль станции.

Новое оборудование требовало особенно скрупулёзного подхода к его монтажу: допуски при стыковке элементов составляли миллиметры. Зато выверенный монтаж обеспечил новым эскалаторам более плавный ход, свёл к минимуму травматизм пассажиров.

Одной из проблем при реконструкции состояла в ограниченности пространства при работе. Например, нашим инженерам пришлось поломать головы при подготовке монтажа трёх эскалаторных приводов, каждый из которых весит ни много ни мало 26 тонн. И хотя в распоряжении Метростроя есть мощные краны грузоподъёмностью 300 тонн, в данном случае применить их было нельзя. Пришлось сооружать специальную наклонную эстакаду, устанавливая на неё домкратами (т.е. вручную!) приводы и транспортировать их в машинное отделение.

В ходе реконструкции мы старались заменить как мож-

но больше инженерных коммуникаций и устаревшего оборудования на современные высокотехнологичные системы отопления, вентиляции, кондиционирования, водоснабжения, канализации, электроснабжения, пожарной и охранной сигнализации, все необходимые виды телефонной связи, включая аварийную с пожарными подразделениями города.

Для извлечения громоздкого демонтированного оборудования и доставки нового необходим был широкий монтажный проём в стене здания станции. А толщина стены, сработанной из высокопрочного бетона, – 1,5 метра!... Пришлось нам «убивать двух зайцев». Со стороны Кузнечного переулка пробили проём, из которого по окончании монтажа сделали дополнительный выход из станции. Заодно разделили входящий и выходящий пассажиропотоки. При этом ещё и оборудовали пандус для инвалидов колясок.

Кроме реконструкции станции нами были реставрированы фасады и потолки, стены, гранитные полы в вестибюле и главное украшение вестибюля – мозаичное панно «Изобилие».

Суть реконструкции «Владимирской» состояла в замене оборудования, которое отслужило свой срок и стало небезопасным в эксплуатации. Надеемся, что петербуржцы уже ощутили результаты работы коллектива ЗАО «СМУ-10 Метростроя» и его партнёров по реализации проекта и по достоинству их оценили.

Анатолий Владимирович  
ДОНОРСКИЙ,  
технический директор  
ЗАО «СМУ-10 Метростроя»

## ВРЕМЕННО КОНЕЧНАЯ СТАНЦИЯ



Основная нагрузка по организации и выполнению работ при строительстве станции «Волковская» легла на коллектив ЗАО «Управление №10 Метростроя». Во многом благодаря тщательно продуманной технической политике, которая претворяется в жизнь под руководством главного инженера, Почётного строителя РФ Сергея Викторовича ФЁДОРОВА, предприятие владеет богатым арсеналом современных способов и средств метростроения. Производственный и организационный потенциал всех служб и отделов в полной мере раскрылся при строительстве станции «Волковская».

Валерий Александрович КРАВЧЕНКО, начальник участка №1 ЗАО «Управление №10 Метростроя»:

### ФАКТЫ

На строительстве «Волковской» 10-е управление выполняло три функции: генподрядную, собственно проходку горных выработок, наконец, внутреннее обустройство и отделку выработок станционного комплекса. Богатый опыт и высокий профессионализм инженеров и рабочих позволили предприятию завершить горнопроходческие работы с благоприятным запасом времени для возведения внутренних конструкций, монтажа оборудования и прокладки инженерных сетей.

**Проходка.** Силами Управления-10 были пройдены подходной тоннель, участки перегонных тоннелей, три станционных, один тупиковый, два соединительных; три группы камер съездов; натяжная камера с камерой затвора и поперечная камера.

**Бетонные работы.** Управление-10 одним из первых в Метрострое освоило технологию укладки бетона с помощью бетононасосов фирм Pitzmeister и CIFA.

**Начало работ** пришлось на февраль 2003 года и связано с коллективом нашего участка №1, где моими ближайшими помощниками являлись заместитель Игорь Евгеньевич КОТОВ,

механик Сергей Валерьевич КУЛАКОВ и механик подъёма Александр Анатольевич КИРЕЕВ.

С февраля 2003 по июнь 2004 года проводились подготовительные работы – ремонт АБК, замена кабелей, ремонт ствола, окраска фасадов, бетонирование площадки, ревизия механизмов и т.д. В июне начали проходку ППТ (правого перегонного тоннеля) диаметром 5,64 метра.

В августе 2006 года начали щитовую проходку ЛПТ (левого перегонного тоннеля) того же диаметра, продолжавшуюся до 21 января 2007 года, когда произошла сбойка.

16 сентября 2005 года была начата и 17 июля закончена проходка ССТ (среднего станционного тоннеля) диаметром 8,5 метра.

2 декабря 2005 года начата и 10 декабря 2006 года закончена проходка ЛСТ (левого станционного тоннеля) диаметром 8,5 метра.

23 апреля 2006 года начата и 26 августа 2007 года закончена проходка ПСТ (правого станционного тоннеля) диаметром 8,5 метра.

В июне 2008 года все проходческие работы были завершены.

Производством монтажных работ был занят участок №6 под руководством Виктора Васильевича ЯСКЕВИЧА и механика Льва Владимировича ЛЯЩУКА.

### ЦИФРЫ

Максимальное количество забоев, находившихся в работе – 6.

Максимальный объём бетона, уложенного за месяц – 1300 кубометров.

Максимальное количество связанных арматурных каркасов в месяц – 20 тонн.

Максимальная месячная скорость проходки участком №2 (начальник Анатолий Борисович КОЗЛОВ, механик Николай Васильевич ТУМАКОВ) наклонного (эскалаторного) хода – 24 «кольца».

20 декабря 2008 года по маршруту Фрунзенского радиуса от станции «Волковская» до станции «Звенигородская» прошёл пробный поезд.

## ЭТАПНЫЕ ВЕХИ 25-ЛЕТИЯ

1 апреля 1979 года. Образование СМП-647 Ленметростроя в посёлке Шаста Архангельской области

10 апреля 1984 года. Начальником СМП-647 Ленметростроя назначен Юрий Александрович ПИДНИК

Основная деятельность – строительство Лестрансхоза и ПГТ. 1-я очередь Лестрансхоза сдана в эксплуатацию 30 сентября 1987 года

1 ноября 1987 года. Образование горнопроходческого участка СМП-647 Ленметростроя в Ленинграде. Основная деятельность – строительство тоннелей в депо «Выборгское» Московско-Петроградской линии метрополитена (шахты №№ 325,327)

Август 1988 года. «Плывун»

Конец 1988 года. Работы на станции «Спортивная»

Июнь 1995 года. – 1-я сбойка МП-V

2000-й год. Пуск тоннеля в депо «Выборгская»

1997-2004 годы. Работы на «Размыве»

2002-2003 годы – станция «Комендантский проспект»

2003-2008 годы – станция «Волковская»

## ПЯТЬ ПЯТИЛЕТОК ЮРИЯ ПИДНИКА

– Есть ли у Вас увлечения, хобби? – спросил у Юрия Александровича.

– Есть. Если условно разбить юбилейную дату на пятилетки, то «картина» получится примерно такой.

1-я пятилетка. Увлечение, оно же хобби – работа

2-я пятилетка. Работа

3-я пятилетка. Работа

4-я пятилетка. Работа, рыбалка, охота

5-я пятилетка. Работа, рыбалка, охота.

Есть у Юрия Александровича ещё одно «увлечение» – семья. Этому «хобби» он, как и Метрострою, он остаётся верен уже 34 года. Муж, отец двоих сыновей, дед внуки и троих внуков, Юрий Александрович убеждён, что семья, надёжный крепкий тыл – основа основ в любом деле, вообще в жизни. Кстати Пидник-старший ещё, можно сказать, основатель династии метростроевцев: Пидник-младший, Кирилл Юрьевич, избрал дорогу отца, работа-

ет рука об руку с ним: сегодня он является руководителем ЗАО «СМУ-10 Метростроя».

– Юрий Александрович, в условиях кризиса об охоте и рыбалке придётся, наверное, только мечтать?

– Да, скорее всего, придётся отдалиться увлечению трёх первых пятилеток... Кризис не обошёл стороной и нас: снизились объёмы, пришлось пойти на значительное сокращение штата. Но костяк команды Управления-10, самые надёжные, проверенные, квалифицированные специалисты – остался. И я уверен: поскольку метро в Санкт-Петербурге строиться всё равно будет, как только минует этот экономический коллапс, нам понадобится не более месяца, чтобы восстановить коллектив, чтобы и 6-я пятилетка стала такой же славной страницей в нашей биографии, какими были предыдущие пять.



Главней всего - погода в доме

### УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в 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: Валерий ХЛОПОТОВ

Фото: Виктор ЧУМАКОВ

Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ

Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

### АДРЕС РЕДАКЦИИ:

198013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а.

ТЕЛЕФОН: 635-77-67

Отзывы направлять по адресу редакции

Тираж 1500 экземпляров.