

ОБЪЕКТЫ МЕТРОСТРОЯ – САМЫЕ ВАЖНЫЕ

Уже более года прошло с того дня как ОАО «Метрострой» после выигрыша тендера приступил к реализации проекта на беспрецедентном для себя по масштабам и объёмам работ объекте – 2-й очереди Ленинградской атомной станции (ЛАЭС-2). Руководителем обособленного подразделения по реализации проекта был назначен заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Н. В. Александров, а его заместителем – А. И. Буценко. Сегодня Александр Иванович – собеседник нашего корреспондента

– Александр Иванович, с чего все начиналось?

– С чистого поля. С ознакомления с документацией. С определения исполнителей. С распределения работ по объектам. А объекты Генеральным подрядчиком – ОАО «Санкт-Петербургский АтомЭнергоПроект» были определены такие, с которыми мог справиться, имею в виду объёмы и сложность, только Метрострой. В частности, две градирни и два ядерных реактора. Это основные сооружения атомной станции. Хотя, конечно, и без не основных станция работать не будет.

– И кто был определен исполнителями от Метростроя?

– Три организации: ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО «Компакт» и ЗАО «Тоннельный отряд-3». Ещё есть 4-я, работающая с нами по договору – московский «Гидромонтаж», который занимается вместе с нами установкой арматуры конструкций. Для всех четырёх предприятий ОАО «Метрострой» является генеральным субподрядчиком.

– Какие конкретные задачи уже



Будущий ядерный реактор

решены и решаются исполнителями?

– ЗАО СМУ №13 строит градирню №1, а в ближайшее время выходит на возведение градирни №2 (нем. gradieren – сгущать – устройство для охлаждения большого количества воды направленным потоком атмосферного воздуха. Иногда градирни называют также охладительными башнями. Прим. редакции). По конструкции это усечённые конусы высотой 150 метров, диаметром в нижней части 160 метров. Толщина стен в нижней части достигает 1,2 метра, а в верхней – 0,2 метра.

В основании 1-й башни было забито 1640 буронабивных свай – стальных труб, обвязанных арматурными каркасами и затем залитых бетоном. После этого бетоном заливается ростверк

(нем. Rostwerk, от Rost – решётка и Work – строение, укрепление, часть свайного фундамента (плита или балка), объединяющая головные участки свай и служащая опорной конструкцией для возводимых элементов сооружения. Прим. редакции) и вкруговую устанавливается колоннада.

У Метростроя и СМУ №13 опыта, который имеет большое значение при сооружении таких конструкций, не было. Но наши инженеры благодаря высокой квалификации разобрались со сложнейшей документацией. СМУ №13 справляется со всеми задачами как по составлению и соблюдению графиков производства работ, по их организации, так и по составлению ППР. В итоге колоннада установлена так, как заложено в проекте, наклонен-

В НОМЕРЕ:

Метрострой на ЛАЭС-2

.....1-2 стр.

Метромаш:

главное богатство - люди

.....3 стр.

Строится “Международная”

.....4 стр.

Подготовка к зиме

.....5 стр.

Новости

.....6 стр.

Спорт

.....7 стр.

Юбилеры

.....8 стр.

ная под нужным градусом с точностью до миллиметров. С начала работ на ЛАЭС-2 в свайное поле и ростверк градирни №1 СМУ №13 уже уложено 19 тысяч кубометров бетона.

– Какие еще работы предстоит здесь выполнить в нынешнем году и до готовности?

– После заливки ростверка и установки колоннады градирни уже полностью замкнуто первое «кольцо», идёт установка арматуры для бетонирования второго.

Продолжение на стр. 2

НОВОСТЬ

9 ноября 2009 года Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору РФ принято решение о внесении сведений о Некоммерческом партнерстве «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» (директор – Алпатов С. Н., президент Партнерства – Александров В. Н.) в государственный реестр саморегулируемых организаций. Саморегулируемая организация НП «Объединение подземных строителей» стала первой и единственной в России специализированной СРО в области подземного строительства.

Сформированное по профессиональному принципу, Партнерство объединяет организации, осваивающие подземное пространство и выполняющие особо опасные, технически сложные и уникальные работы, и старается привлекать компании, которые в той или иной степени связаны со строительством ин-

женерных коммуникаций, тоннелей и других подземных сооружений.

Регистрация НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» в реестре саморегулируемых организаций Ростехнадзора позволит консолидировать интеллектуальные и финансовые ресурсы для создания нормативно-технической базы в области подземного строительства, даст возможность ускоренными темпами внедрять современные технологии и оборудование.

Администрация города с пониманием отнеслась к регистрации НП «Объединение строителей подземных сооружений, промышленных и гражданских объектов» в реестре саморегулируемых организаций Ростехнадзора, что, в свою очередь, способствует становлению Санкт-Петербурга как центра развития подземного строительства – одной из наиболее сложных и перспективных областей строительного рынка.

ВНИМАНИЕ!

Заканчивается подписка на газету «Метростроитель» на 2010 год. Подписная кампания продлится до 30 ноября 2009 года.

Подписной индекс издания – 16925. Цена годовой подписки для физических лиц остаётся прежней – 70 рублей за один комплект – 12 номеров со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – 450 рублей. Для пенсионеров Метростроя цена годовой подписки остаётся бесплатной, за счёт предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на пенсию.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный проспект, 52, каб. 205. Все справки – по телефонам 635-77-67 и 932-90-45.

Расчёт для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием реквизитов.

Расчёт для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный, через редакцию газеты.

Доставка газеты будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций – централизованно, через редакцию ОАО «Метрострой».

ОБЪЕКТЫ МЕТРОСТРОЯ – САМЫЕ ВАЖНЫЕ

Продолжение со стр. 1



Александр Иванович Буценко

По графику производства работ до нового года СМУ №13 предстоит забетонировать треть. И так до самого верха: необходимо залить 96 железобетонных «колец», каждое следующее из которых, по мере продвижения вверх, по диаметру меньше предыдущего. Всего в оболочку необходимо уложить 10 тысяч «кубов» бетона. Полностью до 150-метровой отметки башню намечено довести в июне 2010 года.

– Как осуществляется контроль за ходом и качеством работ?

– Рабочий процесс регламентируется графиком производства работ, и его соблюдение контролируется и заказчиком, и генподрядчиком, и самими исполнителями. А контроль качества осуществляется отделом строительного контроля Метростроя (такой же отдел есть и у заказчика). При этом контроль ведётся на всех этапах, начиная с качества привозимого с завода бетона. Бетон поставляет ЗАО «Метробетон» с двух заводов, один из которых находится здесь, рядом с площадкой станции, а второй – в Копорье, за 18 километров отсюда. Проверяется каждая поставка бетона, каждый бетоновоз. Если бетон не соответствует проектным требованиям, карте подбора бетона, в которой чётко прописано, сколько в бетоне должно быть инертных материалов - щебня, песка, цемента, воды, добавок, пластификаторов и т.д., то составляется акт, бетон «корректируется» на заводе, после чего снова возвращается на объект. А до того как бетон заказывается на заводе, на объекте проверяется армирование: диаметр арматурной стали, шаг установки стержней, соответствие стыков (всех: перекрученных, сварных и муфтовых) СНИПу. И только потом мы получаем «добро» на бетонирование.

– В общем, строители СМУ N13 на ЛАЭС-2, судя по всему, вполне освоились?

– В принципе, армирова-

ние и бетонирование для СМУ №13 работа не новая, опыт накоплен большой – и на метростроении, и на «дамбе», и на других объектах. Новым является само грандиозное сооружение. Обучаться всем пришлось по ходу дела. Работы на градирне ведутся круглосуточно, что тоже привычно для метростроителей. Сегодня при бетонировании оболочки башни объёмы небольшие: СМУ №13 осваивает за сутки до 60 «кубов» бетона, это нормально. А когда делали ростверк, укладывали и по 1000 кубометров (при таком же скрупулёзном контроле). И эта цифра никого не пугала, даже не удивляла. Под началом руководителя проекта Евгения Викторовича Терехова бригады монтажников Николая Нефёдова и бетонщиков Александра Янина, отличившиеся на монтаже колонн и заливке бетона, на участке, который возглавляет Владимир Александрович Казаков, работают хорошо. Так, как привыкли работать всегда, на любом объекте.

– И все-таки... Вы «взбираетесь» по градирне все выше и выше...

– Понятно. Вы имеете в виду, что нам придётся «заливать» кольца на огромных, непривычных для нас высотах и в 70, и в 100, и в 150 метров. Всё уже предусмотрено: никаких сверхмощных бетононасосов, никаких вертолётов. Для заливки «колец» на больших высотах прямо внутри градирни мы смонтировали кран, с помощью которого и будем подавать бетон наверх. Уверен: всё получится как надо.

– Где задействованы силы «тоннельщиков»?

– ЗАО «Тоннельный отряд-3», в основном это бетонщики,

в настоящее время сооружает здания вспомогательного корпуса и ядерного обслуживания на «ядерном острове».

– Что с начала работ сделано там?

– Здесь, на станции, все сооружения начинаются с фундаментных плит. Это очень ответственная и очень трудоёмкая в исполнении работа, которая уже выполнена. Сейчас ТО-3 ведёт сооружение стен и перекрытий на здании вспомогательного корпуса. Отмечу, что стены здесь отличаются от стен, например, жилых зданий: необходимо уложить много закладных деталей, которые необходимы для функционирования реактора, и которые должны быть установлены с точностью до миллиметра.

– Есть технические проблемы?

– Не технические. Бывает, срываются графики поставки деталей. Был период, когда фундаментная плита была уже сармирована, готова к укладке бетона (нам необходимо было уложить 1924 «куба»), получился перерыв в 2 месяца из-за задержки с поставками закладных. Сейчас мы подняли стены до перекрытия первого этажа, а в перекрытии опять должны быть закладные. Тоже ждём уже второй месяц... Поэтому тоннельщикам сложно соблюдать графики выполнения работ. Прямые потери и в целом у Метростроя. Отсюда у ТО-3 главная задача – «догонять» графики. Если бы графики исполнялись, тоннельщики сегодня были бы уже на 3-м этаже.

– А как дела у «тоннельщиков» на другом объекте?

– Здание ядерного обслуживания пока не сооружалось: работы по графику

должны начаться в конце нынешнего года. Пока здесь залито несколько тысяч кубов «подбетонки» высотой около 8 метров, находящейся под фундаментом и служащей для замещения грунтов, не соответствующих по прочности

– Чем занята сегодня третья наша организация, ЗАО «Компакт»?

– У «Компакта» – самые большие объёмы работ: это и здание реактора с эстакадой

толёт с задачей не справится. Для доставки «ловушки» (диаметр конструкции – 8,5 метра) строили мост в Сосновом Бору, причал, расширяли дороги и увеличивали их радиусы, чтобы трейлер «вписался» в колею.

– Очевидно: численность строителей по мере разворачивания работ на 2-м энергоблоке будет расти. Где взять столько рабочих рук?



Обвязку арматуры ведёт ЗАО «Компакт»

транспортного шлюза, паровая камера, здание управления – на 1-м энергоблоке; и такие же 4 сооружения на 2-м энергоблоке, где работы только начинают разворачиваться. «Компакт» занят тоже, в основном, укладкой бетона. Сегодня на нас смотрят и Москва, и Сосновый Бор: «Компакт» бетонирует круглую фундаментную плиту в самом «сердце» здания реактора (он будет высотой 96 метров) на которую будет устанавливаться оборудование, так называемая «ловушка», построенная на Балтийском заводе. Монтировать её необходимо в самом начале строительства, потому что когда поднимем стены, никакой кран и никакой вер-

– Это не проблема. Руководство Метростроя, как всегда, предвидит развитие событий. Так и здесь, на ЛАЭС-2. Найдём людей, уже, можно сказать, нашли. Работать люди будут вахтовым методом. Жильё для них уже подготовлено: в Копорье Метрострой построил общежитие на 200 мест. Будет мало – постройте ещё.

– Здесь, на станции, в стройке участвуют еще несколько субподрядных организаций. У них те же масштабы работ?

– Среди организаций, занятых сегодня на строительстве ЛАЭС-2, таких объёмов работ, как у Метростроя, нет ни у одной. Метрострою доверены самые масштабные сооружения: реакторы и градирни. Кстати, пресса и ТВ роль Метростроя на ЛАЭС-2 почему-то упорно не хотят замечать. Как будто нас и не существует. В то же время претензий и рекламаций за год, который уже прошёл на строительстве станции, к нам не было. Наоборот, и заказчик, и генподрядчик постоянно отмечают: у метростроителей накоплен солидный опыт, в том числе опыт работы в зимних условиях, и всегда ставят нас в пример другим фирмам: и по организации, и по качеству работ, и по квалификации инженеров и рабочих.



Колоннада будущей градирни N1

Записал
Валерий ХЛОПОТОВ

МЕТРОМАШ: ГЛАВНОЕ БОГАТСТВО – ЛЮДИ



До Метростроя Анатолий Иванович Плаум 5 лет отработал на Севере, в Кировске, был на заводе главным механиком. До 49 лет ни о каких перемещениях не думал, готов был отработать в этом качестве всю сознательную жизнь. Много занимался рационализаторством.

А в Метрострое в то время была большая беда с шахтными электровозами: из 98 на ходу были только 22.

В общем, было создано предприятие по ремонту и обслуживанию шахтных электровозов – ТЭО «Аида», которому было передано 3 СМУ. Так и началась работа по электровозам. И история Метромаша. Было это 17 лет назад. Время было жуткое, на у нас были очень хорошие люди и много энтузиазма.

...Уже через несколько лет Метромаш вошёл в тройку ведущих предприятий города с точки зрения сложности изготавливаемых металлоконструкций.

Штатный состав предприятия сейчас – 123 человека. Основные профессии – электрослесари-монтажники подземного горнопроходческого оборудования, слесари-сборщики металлоконструкций, сварщики, слесари-сборщики, высококлассные наладчики, токари, фрезеровщики, зуборезчики. На Метромаше – нулевая текучесть кадров, люди дорожат рабочими местами, высокой репутацией предприятия. Руководство предприятия, в свою очередь, дорожит людьми. И эта взаимность – основа успехов, которых добивается Метромаш.

...К началу работ на строительстве Комплекса защитных сооружений КЗС-1 ЗАО «Метромаш» уже было изготов-

лено и смонтировано порядка 12000 тонн металлоконструкций промышленного назначения. В активе предприятия уже значились солодовенный завод «Суфле», международный аэропорт «Пулково», целый ряд объектов на заводе «Киниф» в городе Кириши и многое другое. К этому времени у нас уже сложилась основная доктрина: заниматься преимущественно изготовлением конструкций повышенной сложности, желательна из легированных сталей с обязательным внедрением передовых технологий по антикоррозийной обработке, сварке и заготовке деталей.

По причине малых производственных площадей предприятие уже тогда работало в три смены с одним выходным днем. Было свое небольшое конструкторское бюро, которым руководил и руководит очень талантливый инженер, Дмитрий Олегович Сергеев, уже была и лицензия на проектирование.

Когда было принято решение об участии ОАО «Метрострой» в тендере по сооружению КЗС-1, начальник производственно-распорядительного отдела Управления Метростроя Борис Моисеевич Синичкин сразу предупредил:

– Без вас здесь не обойдется... Сначала нас ориентировали на изготовление арматурных каркасов, но, по мере изучения и осознания проекта, всем стало ясно, что наиболее сложной и ответственной работой является изготовление и монтаж металлоконструкций деформационных швов и установка профилей «Omega Seals» голландской фирмы «TRELLEBORG» на стыках железобетонных секций тоннеля, которых всего 16, да еще 5 рамповых на выходе тоннеля на поверхность. И на первом же заседании штаба генеральной директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров объявил, что им принято решение поручить выполнение этой работы ЗАО «Метромаш».

Конструкция деформационного шва (ДШ) должна обеспечивать возможные осадки и смещения секций тоннеля относительно осей «Х» и «У» в любом направлении до 90 миллиметров. Проектированием тоннеля занимался институт «Трансмост», там дело шло не так, как хотелось бы, и снова Борис Моисеевич, напомнив,

что от «природы милостей не ждуть», скомандовал:

– Не ждите ничего, делайте все сами и под себя, т.е. предлагайте «Трансмосту» что надо делать и как!

К этому времени наш Генподрядчик – ЗАО «СМУ №13 Метрострой» – в лице Сергея Дмитриевича Сепитого и его команды уже организовал встречи с представителями немецкой фирмы «SCHOMBURG», конкурента голландскому «TRELLEBORG».

После встречи с Эрвином Биркенхофом – представителем фирмы «TRELLEBORG» – сразу стало ясно, что без поездки в Голландию, изучения возможностей их производства, посещения аналогичных объектов не обойтись. Творческую группу Метромаша возглавил Дмитрий Анатольевич Плаум – 1-ый заместитель генерального директора, вошли в нее главный инженер Николай Леонидович Фотеев, Анатолий Семенович Лебедев – начальник монтажного участка и наш главный конструктор Дмитрий Олегович Сергеев.

Связь с голландцами была оперативной и постоянной, мы бывали у них не один раз. Посетили аналогичный строящийся тоннель, а также КЗС на реке Рейн. Голландцы тоже приезжали к нам и были удивлены и поражены, как ОАО «Метрострой» в такие сжатые сроки выполнил огромный объем работ, да еще с высочайшим качеством, которое они оценивали по исполнению деформационных швов. Постоянно задавался вопрос: «Почему такая уникальная работа не освещается в средствах массовой информации за рубежом?»

Всего для «дамбы» было изготовлено и смонтировано 1380 тонн металлоконструкций. Бригады слесарей по сборке металлоконструкций Михаила Евгеньевича Галкина, Петра Иосифовича Криси, станочников Анатолия Николаевича Пушкарева на участке, руководимом Константином Владимировичем Сафроновым и его заместителем Александром Владимировичем Садиковым день и ночь трудились над изготовлением металлоконструкций, а бригады Вадима Валентиновича Сорокина и Алексея Юрьевича Тарасенкова под руководством Анатолия Семеновича Лебедева и его заместителя Василия Германовича Флоридова круглосуточно их монтировали. А монтировать было ой как не просто. По условиям фирмы «TRELLEBORG» допуск при сборке на 42 погонных метров шва составляет всего 20 мм – то есть 0,000476 мм на 1 метр, а это станочный допуск.

Кроме этого, по поручению руководителя проекта Николая Вадимовича Александрова и его заместителя Алексея Владимировича Харенкова были выполнены «горячие работы» в помощь другим организациям: изготовлены закладные детали из легированной стали для шаровых опор ботапортов, предназначенных для перекрытия фарватера при угрозе нагонных наводнений со стороны Финского залива; сварочные работы по теплоизоляции в переходном подводном тоннеле между ботапортами, металло-

конструкции здания «Навеса над тягачом ботапорта».

На завершающем этапе постройки фарватера нам было поручено проложить трубопроводы затопления котлована диаметром 820 мм с установкой задвижек на них. Изюминка была в том, что трубопроводы, а их два, нужно было «подключить» к водам Финского

Кроме этого, возникла необходимость разработать и внедрить дверь двухстороннего открывания для эвакуасбока. Мы разработали и внедрили. При получении сертификата ВНИИПО выяснилось, что аналогов до нас «не наблюдалось». Дверь уникальна, поэтому сейчас изделие выставлено на получение патента, а к нам уже обрати-



Шахтные электровозы: от новых не отличишь

залива, а это оказалось совсем не просто, потому что в момент выполнения работ был очередной подъем воды от нагонной волны на высоту более одного метра и снимать временные «захлопки» с концов труб, входящих в залив, пришлось совсем не так как предполагалось. Но это другая история.

Главное – то, что в строго назначенный час после рапорта генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Николаевича Александрова губернатору города Валентине Ивановне Матвиенко и министру регионального

развития Дмитрию Николаевичу Козаку по сигналу сирены штурвалы задвижек на затопление котлована открывали наши бригады: монтажного участка Вадим Валентинович Сорокин, Алексей Юрьевич Тарасенков и их помощник Евгений Владимирович Долотов.

...На пусковом комплексе 1-й очереди Фрунзенского радиуса между станциями «Спаская» и «Волковская» Метромаш выполнил свои «штатные» задачи по обеспечению СМУ шахтными электровозами, изготовлению и монтажу противопожарных дверей ДПМ на станциях и в вестибюлях. Всего изготовлено и смонтировано 600 дверей.



Защитный затвор

теслось бы, но мы знаем, что делать: при сотрудничестве с московским институтом «Гипротранс» готовы приступить к изготовлению затворов нового поколения типа «К» всех типов и размеров с использованием теперь доступных нам передовых технологий.

И в заключение: коллектив ЗАО «Метромаш» гордится участием в составе ОАО «Метрострой» в строительстве объектов государственной важности, таких, как КЗС-1 и метро. Мы гордимся, что мы – метростроители!

Анатолий ПЛАУМ,
Генеральный директор
ЗАО «Метромаш»

www.metrostroy-spb.ru



Дамба. Деформационные швы. Перед монтажом

Пусковая программа

Ф-2 ТОЖЕ СТРОИТСЯ



Станция «Международная». Проходку наклонного хода ведет ЗАО «Управление-15 Метрострой»

В последнее время основное внимание читателей уделялось двум объектам строящегося Санкт-Петербургского метрополитена – станциям «Обводный канал» и «Звенигородская», входящим в 1-й пусковой комплекс Фрунзенского радиуса Ф-1. Но есть ещё второй радиус, Ф-2, строительство которого также включено в Концепцию развития метрополитена до 2020 года. И здесь метростроители, невзирая на экономический кризис, работают, добиваясь при этом существенных результатов. В частности, это относится к станции «Международная».

«Международная» на период строительства будет временно конечной (как «Волковская» на Ф-1), так как строительство следующих за «Международной» трёх станций и депо «Южное» по плану должно начаться в 2012 году. Сейчас на «Международной» развёрнут основной фронт работ. Сооружаются наклонный ход, станционные тоннели, группы камер съездов, притоннельные выработки. Большие физические объёмы в ближайшее время предстоит освоить в 600-метровом среднем тупиковом тоннеле. По мере поступления средств на Ф-2 предстоит завершить проходку второго перегонного тоннеля (проходка на первом завершена полностью) и соорудить станционный комплекс и наклонный ход станции «Бухарестская». Но это – задачи на ближайшую перспективу.

Что же касается задач сегодняшнего дня, то к концу 2009 года ЗАО «Управление-15 Метрострой» совместно с ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» планируют закончить проходку наклонного хода станции «Международная». На сегодняшний день в тоннеле уста-

новлено 145 из 155 «колец». Специалисты ЗАО «Управление-15 Метрострой», после того как коллеги из ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» закончат бетонирование железобетонной стены в правом станционном тоннеле, возобновят проходку наклонного хода. А «семнадцатое» без «перекуров» приступит к сооружению натяжной камеры и далее – среднего станционного тоннеля.

На станционном комплексе «Международной» также нормальная рабочая обстановка. Полностью пройдены выработки СТП и левого станционного тоннеля. Монтажники Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» в ближайшее время готовы приступить к монтажу колонноустановщика (по проекту станция «Международная» – колонного типа). По завершении этого монтажа специалисты ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» начнут монтировать колонно-про-



Механизм, который вы видите на снимке, называется «Комплекс проходческий с шандорной крепью». Эта машина – первая в России, и разработана она в Санкт-Петербурге, в Метрострое, а если точнее – в Управлении механизации – филиале ОАО «Метрострой». Здесь же, в цехе УМа, комплекс и собрали. А обкатан в работе он будет в ближайшее время, по словам главного инженера Управления механизации Сергея Юрьевича Чумакова, на шахте №622 (станция «Международная») на строительстве тупикового тоннеля проходчиками ЗАО «Тоннельный отряд-3»

гонный комплекс с последующим демонтажом тубингов временного заполнения.

Сейчас производится проходка правого станционного тоннеля. Работа ведётся в двух встречных забоях одновременно силами ЗАО «Управление №10 Метрострой» и ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Следует заметить, что здесь нужна особая точность и маркшейдерская выверенность в буквальном смысле до миллиметров: тоннели должны «встретиться» «стык в стык».

Впрочем, опыта подобных операций метростроителям не занимать: даже в те времена, когда не было точных приборов, которые имеются на вооружении маркшейдерских служб сегодня, стыковка встречных тоннелей производилась безупречно.

Активно ведутся работы и в группе камер съездов. Между соседними камерами ЗАО «Тоннельный отряд – 3» уже сооружает соединительный тоннель. В ближайшее время к нему добавится ещё один.

В целом ситуация на Ф-2 складывается нормально. При должном финансировании к заявленному сроку – 2012 год – станции второго Фрунзенского радиуса будут готовы к приёму пассажиров. Однако сейчас проходчиков волнует вопрос – что дальше? Ведь, по сути, сегодня доделывается то, что было начато ещё в 90-х годах: Между тем, обеспечить объём работ на будущее можно только одним способом – закладывать шахты новых станций метрополитена.

НОВОСТИ



Выступление генерального директора ЗАО «ТО-4» Н. А. Зубов на пуске новых объектов в Гатчине

В Гатчине состоялся пуск Главного канализационного коллектора №1 и главной насосной станции. По словам главы администрации Гатчины Александра Калугина, это те объекты, без которых дальнейшего развития Гатчины было бы невозможно и то, что проект реализован, – добрая воля правительства Ленинградской области и лично Валерия Сердюкова, Правительства РФ и Минрегионразвития. В проекте ГНС участвовало также шведское правительство: в рамках Северной инициативы от шведского правительства получен очень серьёзный грант – 65,9 млн. руб., и на средства гранта и бюджета города и района построены эти объекты.

Канализационный коллектор – уникальное сооружение для малых городов России,

единственный пример в РФ такого строительства методом микротоннелирования. И это строительство завершено практически на два года раньше срока. Глава Гатчины выразил большую благодарность подрядчику, который выиграл тендер и достойно справился со своей задачей – это ОАО «Метрострой» и его подразделение – ЗАО «Тоннельный отряд-4». Запуск этих инженерных сооружений, по словам Губернатора Ленинградской области, приведёт к тому, что город будет развиваться: всё для этого теперь есть. Разработаны генплан – он находится в стадии согласования, и документация на два новых микрорайона. И запас прочности, который создан с вводом этих объектов, позволит реализовать эти проекты и практически построить целый новый город.

С 19 по 22 октября в павильоне «Россия» Всероссийского выставочного центра в Москве прошёл III Международный Форум «СТРОИТЕЛЬСТВО ГОРОДОВ. CITY BUILD – 2009». При поддержке Министерства регионального развития, правительства Москвы, Тоннельной ассоциации России, Российского союза строителей и Ассоциации строителей России прошли 12 тематических выставок, в том числе VI Международная выставка «Подземный город».

Для Метростроя участие в форуме стало традиционным – третий год подряд наше предприятие демонстрирует на выставке свои достижения. В этом году экспозиция была представлена двумя организациями – ОАО «Метрострой» и ОАО «Ленметрогипротранс». Обоим ОАО было что показать и рассказать о совместных проектах (наклонный ход станции «Обводный канал» и «Звенигородская», строительство ГАМТ-2) и о проектах индивидуальных. Так, впервые широкая строительная общественность узнала об участии Метростроя в строительстве ЛАЭС-2, участии ЛМГТ в строительстве сочинских тоннелей и о положении дел на других объектах.

Также был совместно подготовлен доклад для Международной научно-технической конференции «Современная механизация работ при строительстве тоннелей и освоении подземного пространства крупных городов», которая проходила в рамках форума. В роли докладчика выступил заместитель генерального директора ЛМГТ

К.П.Безродный. Тема, затронутая в документе, касалась применения комбинированной технологии стабилизации водонасыщенных совершенно неустойчивых грунтов при сооружении наклонного хода станции «Звенигородская». Доклад вызвал большой интерес у коллег, присутствовавших на конференции, и студентов профильных ВУЗов Москвы.

А самым приятным моментом форума, конечно же, стало объявление результатов Конкурса на лучшее применение передовых технологий при строительстве подземных сооружений. ОАО «Метрострой» стал победителем конкурса второй год подряд. Организации присвоено звание «Лидер тоннелестроения России 2009 г.», которое даёт преимущество перед участниками тендеров в области подземного строительства, проводимых по поручению Минрегионразвития РФ и Правительства Москвы.



К ЗИМЕ ГОТОВЫ, НО ЕСТЬ ВОПРОСЫ

27 октября 2009 состоялось совместное заседание профсоюзного комитета и администрации ОАО «Метрострой» по результатам проверки подготовки объектов к работе в зимних условиях. В соответствии с распоряжением по ОАО «Метрострой» от 24.06.2009 № 47 «О подготовке к работе в зимний период 2009-2010 г.г.» комиссия ОАО «Метрострой» выборочно проверила готовность ряда филиалов и субподрядных организаций на готовность к работе в зимних условиях. Результаты проверки показали, что намеченные мероприятия в целом выполнены.

Однако сроки выполнения мероприятий по подготовке к зиме не соответствовали срокам, указанным в распоряжении от 24.06.2009 № 47 в ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» (н/х станции метро «Обводный канал»), ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя».

В соответствии с постановлением главного государственного санитарного врача по городу Санкт-Петербургу №12 от 26.08.2009 года «О профилактике гриппа и других острых респираторных вирусных инфекций в Санкт-Петербурге» на объектах ОАО «Метрострой» начаты прививки против гриппа работающих в соответствии с утвержденными планами.

В целом, работающие обеспечены сертифицированной специальной одеждой и специальной обувью для работы в зимних условиях в соответствии с отраслевыми

нормами и с учетом климатического региона. Однако в ЗАО «Управление-15 Метрострой» – шахта 622 наклонный ход станции метро «Международная» имело место в нарушение требований п. 11.4 СанПиН 2.2.3.1384-03 «Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ» допуск к работе лиц в не исправной и не отремонтированной специальной одежде и специальной обуви.

Измеренные в ходе проверки показатели микроклимата, в целом, также соответствовали требованиям санитарных норм и правил за исключением:

- производственных, административных и бытовых помещений ЗАО «СМУ – 9 Метрострой», где показатели температуры и влажности не соответствовали требованиям СанПиН 2.2.4.548-96 «Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений», так как на момент проверки тепло не подано, наладка теплокалориферов не проведена;

- ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя» – на момент проверки не обеспечены теплом бытовые, производственные и административные помещения;

Проведенные в ходе подготовке к работе в зимних условиях исследования горячей и холодной воды показали, что все исследованные пробы соответствовали требованиям санитарных норм и правил по микробиологическим показателям и не соответство-

вали требованиям санитарных норм по содержанию железа в ЗАО «Управление № 10 Метрострой», ЗАО «Метроподземстрой» – шахта № 618 – горячая вода из бойлеров; все исследованные пробы горячей и холодной воды в ЗАО «СМУ -11 Метрострой» – шахта № 620, ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – шахта 622; ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя», УПТК – филиал ОАО «Метрострой».

Требуется оборудование помещений для обогрева работающих и приема пищи в соответствии с требованиями санитарных правил на строительных площадках: ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» – наклонный ход станции метро «Обводный канал», ЗАО «Управление -15 Метрострой» – шахта 622 наклонный ход станции метро «Международная», утепление вагона-бытовки для стропальщиков в УПТК.

Своевременно не представлена в территориальный отдел на транспорте информация о начале функционирования здравпункта на строительной площадке ЗАО «СМУ -11 Метрострой» - шахта № 620; не закончено на момент проверки оборудование здравпункта и стационарного туалета на строительной площадке ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» - наклонный ход станции метро «Обводный канал».

Кроме этого, в Управлении механизации необходимо закончить ремонт бытового помещения в компрессорной шахты 622, выполнить косметический ремонт в компрессорной (включая бытовые помещения и душевую для обслуживающего персонала), в УПТК - проверить эффективность работы системы приточно-вытяжной вентиляции для обеспечения эффективного проветривания в душевых, подготовить подкрановые пути к работе в зимних условиях.

Наибольшее число нарушений выявлено на строительной площадке «Судопропускное сооружение С1 и тоннель КЗС»:

- в жилищно-бытовом городке на площадке «Бронка» в комнате для приготовления пищи необходимо установить водонагреватель питьевой воды требуемой мощности; необходимо обратить внимание на выполнение требований санитарных норм при размещении работающих в жилых комнатах, на обеспечение в душкомбинате условий для хранения рабочей и домашней одежды в соответствии с требованиями санитарных правил.

- в арматурном цехе не функционирует механическая приточно-вытяжная вентиляция; отсутствует отопление и защитные ширмы на рабочих местах сварщиков; въездные ворота не оборудованы тепловой завесой и не утеплены; уровни искусственной освещенности на рабочих местах не соответствуют нормативным требованиям, отсутствует местное освещение; имеет место проведение одновременно окра- сочных и огневых работ.



Председатель комиссии, первый заместитель генерального директора - заместитель по производству - Владимир Евгеньевич Харенков, заместитель председателя, председатель территориального комитета профсоюза - Виктор Владимирович Зорька

Резолютивная часть

Для устранения выявленных недостатков и обеспечения требований при работе в зимних условиях необходимо:

1. Усилить внимание аттестации рабочих мест, приведению их в соответствие нормам охраны труда и ТБ.

2. Обратить внимание на неудовлетворительное исполнение технологической документации.

3. Обеспечить проведение вакцинации против гриппа работающих в соответствии с утвержденными планами.

4. Усилить контроль за соблюдением требований СанПиН 2.2.3.1384-03 «Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ» в части:

- обеспечения работников сертифицированными зимней спецодеждой, спецобувью в соответствии с отраслевыми нормами и с учетом климатического региона. Не допускать к работе лиц в не исправной, не отремонтированной, загрязненной специальной одежде и специальной обуви. Упорядочить хранение, просушку и обеспыливание спецодежды;

- обратить особое внимание на соблюдение требований санитарных правил при проведении работ на открытой территории в зимний период: оборудование пунктов обогрева и комнат для приема пищи, установление регламентированных перерывов в работе;

- обеспечить параметры микроклимата на рабочих местах, в санитарно-бытовых помещениях в зимний период года в соответствии с требованиями санитарных правил;

5. Принять меры по обеспечению работающих доброкачественной питьевой водой:

- усилить контроль за качеством промывки бойлерных систем при подготовке душкомбинатов к зиме;

- решить вопрос по замене водопровода в АТП и на строительной площадке ш. 620 ЗАО «СМУ-11 Метрострой»



Здравпункт ЗАО «СМУ-11 Метрострой». Прием ведет дежурный фельдшер Татьяна Васильевна Баева



Объект №1 – станция «Обводный канал». Сегодня здесь полным ходом продолжается установка «колец» наклонно-эскалаторного хода.

Работы ведут коллективы УМ-филиала ОАО «Метрострой», ЗАО «СМУ-№13 Метрострой» совместно со специалистами немецкой фирмы-консультанта HERRENKNECHT AG. В проходке наклонного тоннеля впервые в Санкт-Петербурге используется тоннелепроходческий механизированный комплекс одноимённого с фирмой названия – ТПМК «Херренкнехт». После некоторой заминки в конце октября–начале ноя-

бря, связанной с дорегулировкой оборудования механизма, комплекс заработал практически на полную мощность. Благодаря высокопроизводительной и непрерывной работе количество устанавливаемых за «кольца» стабильно держится на уровне 2-3 каждые сутки. Напомним: по всей длине наклонного хода необходимо установить 96 «колец». К 20 ноября было смонтировано около 40 этих сложных бетонных конструкций. Метростроители надеются, что при таких темпах проходка наклонного эскалаторного хода завершится по графику – в конце текущего года.

12 ноября 2009 года в Колонном зале Смольного прошла торжественная церемония награждения, которую провел вице-губернатор Санкт-Петербурга М. Э. Осеевский. В церемонии вручения Золотых Знаков «Сделано в Санкт-Петербурге» и памятных дипломов приняли участие: председатель Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли (КЭРППиТ) М. Ю. Соколов, первый заместитель председателя КЭРППиТ Д. А. Кобицкий, председатель КГИОП В. А. Дементьева, председатель Комитета по образованию О.В. Иванова, заместитель председателя Комитета по физической культуре и спорту К. Г. Желудков, председатель Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности Л. П. Богданов.

На церемонии присутствовало беспрецедентное количество приглашенных – около 500 человек, которых Колонный зал Смольного с трудом смог вместить. Большой интерес к мероприятию проявили средства массовой информации. Вице-губернатор Санкт-Петербурга М. Э. Осеевский в своём приветствии отметил: «Особенно приятно видеть, что в непростых экономических и финансовых условиях Конкурс является актуальным, и участие в нем

принимают все новые и новые компании. Это еще одно свидетельство того, что бизнес продолжает развиваться и двигаться вперед».

В этом году победителями Конкурсов по качеству «Сделано в Санкт-Петербурге» стали 100 петербургских предприятий и организаций, производящих товары, выполняющих работы и оказывающих услуги. В их числе 79 коммерческих предприятий и государственных учреждений, 12 учреждений образования и 9 учреждений здравоохранения. Всего в Конкурсах по качеству «Сделано в Санкт-Петербурге» 2009 года приняли участие 263 организации (в 2008 г. – 177). По номинациям организации-победители распределились следующим образом: услуга – 36, продукция – 34, проект – 24, работа – 6.

Организации-победители получили наивысшую рейтинговую оценку по итогам Конкурсов, пройдя два этапа: отраслевой, на котором оценивалось качество самого продукта или услуги, и общегородской, где оценивалась способность предприятия удерживать заявленное качество в течение длительного времени. Бальная система оценки, на которой основана методика Конкурсов, позволила объективно оценить способность петербургских

предприятий и организации к выпуску качественных продуктов, оказанию услуг и выполнению работ.

От Метростроя лауреатами конкурса стали:

ЗАО «Метробетон» – за продукцию «Железобетонная обделка для строительства метрополитена (тюбинги)»

УПТК – филиал ОАО «Метрострой» – за услугу «Поставка материалов производственно-технического назначения»

Поздравляем Победителей Конкурсов по качеству «Сделано в Санкт-Петербурге» 2009 года!



Новый объект Метростроя

В ноябре 2009 года к строящимся объектам ОАО «Метрострой» добавился еще один – Загорская гидроаккумулирующая станция – 2 (Загорская ГАЭС-2). Заказчиком строительства выступает ОАО «РусГидро». Площадка для строительства Загорской ГАЭС-2 расположена в Сергиево-Посадском районе Московской области, рядом с действующей Загорской ГАЭС.

Появление нового объекта строительства стало возможным благодаря победе в тендере, объявленном ОАО «РусГидро» 13 марта текущего года. Теперь метростроителям совместно с ЗАО «Трест Гидромонтаж» и ЗАО «Компакт» предстоит выполнить работы по земляному комплексу строительства верхнего и нижнего бассейнов Загорской ГАЭС-2. Цена вопроса – более 18 миллионов рублей. У Метростроя уже есть опыт строительства и гидротехнических (Судопропускное сооружение С-1 КЗС), и энергетических (ЛАЭС-2) объектов, что, несомненно, сыграло положитель-

ную роль при выборе субподрядной организации. Сейчас на площадке уже ведется подготовка котлованов под верхний и нижний бассейны.

Строительство первой Загорской ГАЭС началось в 1974 году в районе села Богородское, а 31 декабря 1987-го был пущен первый гидроагрегат. Последний, шестой, гидроагрегат был введен в эксплуатацию в сентябре 2000 года. Станция используется для выравнивания суточной неоднородности графика энергонагрузок.

Проектная мощность Загорской ГАЭС-2 – почти 840 МВт. Предполагаемый объём инвестиций в проект составит порядка 30 млрд. руб. Строительство рассчитано на 5 лет. Ввод в эксплуатацию Загорской ГАЭС-2 позволит покрывать увеличивающиеся пиковые нагрузки в московском регионе и компенсировать суточные колебания загрузки энерго мощностей столицы. Кроме того, новая ГАЭС сможет стать дополнительным поставщиком услуг по поддержанию надёжности энергосистемы региона.



100 метровая скульптура Андрея Первозванного будет установлена неподалеку от Кронштадта.

Амбициозный проект выполнен в мастерской Альберта Чаркина – академика Российской Академии художеств, ректора Санкт-Петербургского государственного института живописи, скульптуры и архитектуры имени И.Е.Репина.

Памятник считающемуся покровителем России и Российского военно-морского флота апостолу Андрею Первозванному станет частью архитектурно-художественного комплекса. Комплекс планируется разместить на искусственно созданной территории, на главном морском фарватере Финского залива у города Кронштадта, чуть западнее дамбы. Фигура апостола будет обращена в сторону приходящих судов. По

«Андрей Первозванный» встретит корабли

замыслу авторов апостол как бы говорит: «Вы идете к нам с миром и добром, и мы вас встречаем с миром и добром».

В пирамидальном основании памятника (длина базы около 100 метров) расположится филиал музея военно-морского флота и учебные классы морских училищ и Военно-морской академии им. В.М. Кузнецова, которые предполагается перевести в Кронштадт. Подземные помещения не планируются. При благополучном стечении обстоятельств строительство должно закончиться в 2014 году.

Проект памятника уже получил одобрение со стороны членов Художественного совета при главном архитекторе города. Окончательная высота скульптуры определится после утверждения проекта. Скульптуру сначала выполнят в виде рабочей модели высотой три метра. Затем модель разделат более чем на 100 фрагментов для компьютерной обработки. На основе моделей будут выполнены элементы памятника в натуральную величину. Задача масштабирования таких больших сооружений не проста, достаточно вспомнить хотя бы тот факт, что при увеличении радиуса сфера вдвое её объём возрастает в 8 раз.

Предполагается, что конструкция скульптуры будет состоять из жесткого каркаса, обшитого листами металла, примерно так же, как создается корпус судна.

Установка памятника осложняется тем, что в месте его расположения неблагоприятный грунт и, кроме того, нередко бывают сильные ветры, способные вызвать значительные вибрации конструкции. С подобными проблемами наши строители уже сталкивались при строительстве обелиска на поклонной горе в Москве, где после испытаний макета памятника в аэродинамической трубе в ЦАГИ задача гашения вибраций была решена путем использования системы противовесов.

Отдельно стоит вопрос выбора материалов для строительства. Авторам проекта поступает масса предложений по новым материалам, включая нанобетон, различные новые пластики (например, используемые для лопастей вертолета «Черная Акула»), однако пока никто не может гарантировать стойкость этих материалов в условиях практически открытого моря в течение хотя бы 30–40 лет. Предварительно для обшивки памятника предполагается использовать титановый лист толщиной около 2 мм.

ФИНИШИ И СТАРТЫ СПАРТАКИАДЫ

Ежегодная традиционная Спартакиада Метростроя – на финишной прямой. Недавно завершились соревнования по баскетболу и плаванию. В баскетболе сильнейшей стала команда Управления в составе Михаила Антропова, Николая Волкова, Игоря Савельева, Виктора Зорьки, Сергея Семёнова и Бориса Пшегошева. На втором месте – сборная УМ-филиала ОАО «Метрострой», уступившая в финальной игре. Всего в турнире участвовали 10 команд подразделений Метростроя.

Одной командой меньше были представлены соревнования по плаванию. Здесь убедительную победу одержали пловцы Управления механизации, опередившие на водных дорожках такие сильные коллективы как (в соответствии с занятыми местами) ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-



Команда баскетболистов Управления ОАО «Метрострой» – победительница Спартакиады Метростроя-2009: главный тренер Вячеслав Фандеев, Игорь Савельев, Сергей Семенов, Николай Волков, Борис Пшегошев, Михаил Антропов, Виктор Зорька

З», ЛМГТ, ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО «СМУ-9 Метрострой», ЗАО «Управление-20 Метрострой», ЗАО

«Управление №10 Метростроя» и Управления ОАО «Метрострой».

16-18 ноября в рам-

ках Спартакиады состоялись состязания по гиревому спорту, шахматам и шашкам. О результатах

– в следующем номере «Метростроителя».

Практически одновременно с завершением «внутренней» Спартакиады Метростроя стартовала также и тоже ставшая традиционной ежегодная Спартакиада строителей Санкт-Петербурга «За труд и долголетие». Напомним: в Спартакиаде 2008-2009 команда Метростроя стала лучшей, получив в День строителя главный приз.

В начавшемся сезоне 2009-2010 первыми соревновались стрелки. Здесь снайперы Метростроя принесли в общекомандную копилку первые зачётные очки, заняв 2-е место.

За стрелками в первенстве города стартовали баскетболисты СК «Метрострой», принимавшие на своей площадке команду «Олимп»

Вячеслав ФАНДЕЕВ, главный тренер баскетбольного клуба НП СК «Метрострой»

ПЕРВЫЙ «БЛИН» – НЕ КОМОМ



30-31 октября в большом зале СК «Метрострой» прошёл первый Всероссийский турнир по настольному теннису среди ветеранов «Балтийская осень».

Своих спортсменов на соревнования делегировали Москва, Кириши, Бологое, Сосновый Бор, Выборг, Удмуртия. В роли принимающей стороны выступили мастера малой ракетки из Санкт-Петербурга.

В соревнованиях приняли участие 15 женщин и 64 мужчины. Первенство и у женщин, и у мужчин оспаривалось в четырёх возрастных категориях: 40-49, 50-59, 60-64, 65 и более лет. И хозяева

площадки, питерские теннисисты, оказались «негостеприимными». В спортивном, конечно, смысле: у женщин в трёх из четырёх «номинаций» победили петербурженки Ольга Гончарова, Лариса Фарина и Лариса Ильинская. И только в одной категории первенствовала москвичка Людмила Кузьмина.

Нагрузки, пришедшиеся на долю теннисистов-мужчин, оказались гораздо большими: на пути к финалу каждому за два дня пришлось сыграть не менее 10 встреч. В итоге и здесь иногородние спортсмены довольствовались только одним 1-м местом: в категории «65 и старше» победу

одержал Геннадий Сапожников из Удмуртии. В остальных возрастах первенствовали Санкт-Петербургские ветераны – мастера спорта Вячеслав Морозов (среди 60-64-летних), Анатолий Бондаренко (среди 50-59-летних) и Виталий Бродянский (среди 40-49-летних).

Что касается организации соревнований, то гостеприимство хозяев, по общему мнению спортсменов, было на высоте. Несмотря на то, что турнир такого ранга в Спортклубе ОАО «Метро-

строй» проводился впервые, теннисисты были обеспечены всем необходимым, включая удобные раздевалки, разминочный зал, отличные столы, соответствующие международным стандартам, питание, медицинское обслуживание.

– Хотелось бы, – сказала по завершении соревнований победительница турнира, мастер спорта международного класса Лариса Фарина, – через газету от имени всех участников выразить благодарность Генеральному директору ОАО «Метрострой»



Победительница женского турнира по настольному теннису «Балтийская жемчужина-2009» мастер спорта международного класса Лариса Фарина (Санкт-Петербург, Метрострой)



Победитель мужского турнира по настольному теннису среди ветеранов (60-64-летние) «Балтийская жемчужина-2009» мастер спорта Вячеслав Морозов (Санкт-Петербург)

Вадиму Николаевичу Александрову за всестороннюю помощь в организации и проведении турнира «Балтийская осень». Выражаем также надежду на то, что такие турниры, способствующие дальнейшей популяризации нашего «вневозрастного» вида спорта, расширятся географически и станут традиционными.

Валерий ХЛОПОТОВ
www.metrostroy-spb.ru

Долгожители Метростроя

ГЕННАДИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ЛЕПИН. 60!

Трудовая жизнь Геннадия Владимировича Лепина началась очень рано: 16-летним мальчишкой в октябре 1949 года после окончания ремесленного училища он был мобилизован на строительство ленинградского метро. Его первая должность – слесарь-монтажник на подземных работах в КЭММР Ленметростроя. На эту же должность Геннадий вернулся в 1956 году после 4-х лет службы на флоте. Затем вся дальнейшая судьба А. В. Лепина была связана только с метростроением. По окончании в 1969 году ЛИИЖТа им. академика Образцова по специальности «Строительные и дорожные машины и оборудование» молодой инженер был принят на должность участкового электромеханика участка проката КЭММР (сейчас – УМ-филиал ОАО «Метрострой»). И вся дальнейшая карьера Геннадия Владимировича была связана с механизмами: он работал начальником смены подземных проходческих механизмов на монтажном участке, начальником участка горнопроходческих машин и механизмов, сменным механиком на подземных работах на монтажном участке. И имея право спокойно уйти на заслуженный отдых, Геннадий Владимирович этим правом не воспользовался, решив, что его огромный опыт, доскональное знание производства ещё пригодятся. И пригодились, конечно, ещё на долгие годы: с 1985-го и по

сей день Г. В. Лепин трудится в УМе контролёром-приёмщиком на участке эксплуатации горнопроходческих машин. И его труд, профессионализм, верность избранному раз и навсегда делу, безусловно, заслуживают самого искреннего и глубокого уважения. За участие во вводе в действие 2-го участка 1-й очереди метрополитена, Невско-Василеостровской, Московско-Петроградской линий метро, 4-го участка и тупиковых тоннелей Кировско-Выборгской линии, за участие во внедрении новой техники и рационализаторских предложений Геннадий Владимирович имеет многочисленные награды и поощрения. В том числе Почётную грамоту Минтрансстроя, Почётную грамоту Госкомитета РФ, медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Почётную грамоту ОАО «Метрострой». Исключительное трудолюбие, добросовестное отношение к работе – такими и похожими записями заполнена его трудовая книжка, уникальный документ, где сведения о работе и перемещениях по службе занимают всего несколько строк. Всё остальное – с десятков страниц – сведения о многочисленных награждениях, поощрениях, благодарностях, премиях. Так держать, Геннадий Владимирович! Поздравляем Вас с 60-летием служения выбранному делу!

Здоровья Вам на долгие годы и новых творческих удач!

АННА АЛЕКСЕЕВНА БЕЛОВА. 55!

Удивительно, но факт: трудовую деятельность Анна Алексеевна начала 55 лет назад на том же месте и в той же должности, в которой работает и сейчас. Как поступила ещё девочкой в октябре 1954 года в РЭУ - филиал ОАО «Метрострой» (нынешнее название) уборщицей производственных и служебных помещений, так и продолжает трудиться по сей день там же. Ну вот нравится человеку заниматься уборкой лестниц, коридоров, помещений, мест общего пользования, просто нравится эта работа на виду у людей. Вряд ли Анна Алексеевна досконально изучала санитарно-гигиенические нормы, но обязанности свои она выполняет в точном соответствии с этими нормами, тщательно и аккуратно. За все годы работы Анна Алексеевна не имела ни одного замечания со стороны проверяющих служб и санэпиднадзора.

Много лет в летнее-оздоровительный период Белова работала в Вырице, в детском городке, где обеспечива-

ла чистоту и уют в детских комнатах. Сама Анна Алексеевна считает, что любую работу надо выполнять с любовью, и что её скромный труд тоже помогает повышению рабочего тонуса всего коллектива. И это, конечно, правильно, спорить тут не о чем.

У Анны Алексеевны нет «громки» наград. Но она гордится тем, что в советское время она много лет побеждала в социалистическом соревновании, награждена соответствующим Знаком Победителя, и тем, что она – ударник коммунистического труда. И, конечно, тем, что руководство ОАО «Метрострой» неоднократно награждало А. А. Белову Почётными грамотами. И тем, что она – «Ветеран труда Метростроя». А в особенности – тем, что её добросовестный труд, инициативность, скромность, чуткое отношение к людям не остаются незамеченными: Анна Алексеевна в коллективе очень уважаемый человек. Поздравляем, Анна Алексеевна, с трудовым юбилеем, с 55-летием верности Метрострою!

ЮБИЛЯРЫ НОЯБРЯ

90-летие (!) отмечает

БУГАКОВА

Вера Карповна,

бывшая медицинская сестра ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»

80-летие отмечают:

КАПРАНЦЕВ

Анатолий Михайлович,

работавший бригадиром слесарей-сборщиков в ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

МИХАЙЛОВ

Михаил Михайлович,

трудившийся бригадиром проходчиков в ЗАО «Управление -15 Метрострой»

СЕЙБОТДАЛОВ

Хусапы,

трудившийся проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3»

75-летие отмечают:

ЕВСИНА

Антонина Васильевна,

работавшая главным бухгалтером ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

ЛИТВИНОВА

Александра Ивановна,

бывшая маркшейдерская рабочая ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

70-летие отмечают:

АРТЕМЬЕВА

Анна Осиповна,

работавшая крановщицей в ЗАО «Железобетонные конструкции и детали»

ГЕРУСОВ

Юрий Фёдорович,

бывший главный инженер ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

ЕЛЕСИН

Василий Ефимович,

трудившийся проходчиком в ЗАО «Тоннельный отряд-3»

ИВАНОВ

Борис Петрович,

работавший машинистом холодильных установок в ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

НОСАЧ

Раиса Ивановна,

бывшая стерженщица ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя»

60-летие отмечает

АНИСИМОВ

Александр Сергеевич,

бывший начальник ОИТП Управления ОАО «Метрострой»

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 1200 экземпляров.