

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

СВЯЗАННЫЕ  
ОДНОЙ ЦЕЛЮЮ

**СТР. 3**

СТРОИМ  
«НОВОКРЕСТОВСКУЮ»!

**СТР. 4**

«ПУШКИНСКАЯ»:  
«ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ  
НУЖД САНКТ-ПЕТЕРБУРГА»

**СТР. 5**

И СНОВА СЛЕТ  
НАС ВСЕХ ОБЪЕДИНЯЕТ!

**СТР. 6-7**

# С Д Е Л А Е М !

МОНТАЖНИКИ УПРАВЛЕНИЯ МЕХАНИЗАЦИИ «НА КУРЬЕРСКИХ»  
ДЕМОНТИРУЮТ ТОННЕЛЕПРОХОДСКИЙ КОМПЛЕКС S-782.



Подробная «пошаговая карта» демонтажа тоннелепроходческого механизированного комплекса проекта S-782 была разработана инженерами УМа задолго до окончания проходческих работ. Логика технологического процесса подчинена одной цели: разобрать и собрать комплекс на новой площадке как можно быстрее и на высоком техническом уровне. Все операции предельно детализированы и строго взаимосвязаны. Сложный, многоступенчатый процесс рассчитан буквально по часам.

## КСТАТИ

*Метростроевскую династию Мудрицких «основал» отец Сергея и Дмитрия (на фото) Сергей Мудрицкий. В восьмидесятых он работал в Метрострое, в бригаде монтажников Управления механизации. Оба сына пошли по стопам отца – в Метрострой, стали отличными подземными строителями!*

**К** демонтажным работам УМовцы приступили уже на заключительном этапе проходки. К тому моменту, когда за демонтажной камерой были установлены шесть последних колец, тоннель был очищен от бетонного боя (остатков торцевой стены), режущий орган отмыт от породы. В эти же дни проходчики Управление-15 забетонировали лоток (тяжелые фрагменты тоннелепроходческого комплекса предстоит тралами передвигать по тоннелю к технологическому проему и краном выдавать на поверхность). Не дожидаясь окончания бетонных работ, монтажники УМа разобрали шнек, демонтировали щитовые домкраты, сняли податчик тубингов, разрезали верхнюю часть обечайки, слили в пластиковые цистерны масло из гидравлических систем, демонтировали и подготовили к транспортировке третью технологическую телегу, в цеху УМа до блеска очищаются растворные баки. Не теряя драгоценного времени, разрезали ротор ТПМК на сегменты специальными канатными машинами.

**Сергей Есипко, сервисный инженер компании «Вип-системы», поставщика режущих канатных машин от австрийской фирмы Braun.**

– Метрострой отлично освоил режущее оборудование. Нашими канатными машинами специалисты УМа режут практически любой металл и бетон (кстати, эти машины использовались на Саяно-Шушенской ГЭС, подлодке «Курск» и еще много где).

По расчетам главного инженера Управления механизации Сергея Юрьевича Чумакова, полный демонтаж режущего органа будет закончен к первому августа.

Активно ведутся демонтажные работы и на поверхности строительной площадки: собрана в бухты 8-километровая транспортерная лента, демонтированы привод тоннельного конвейера, растворный узел, компрессорная станция, башня-накопитель транспортера, отвальный ангар. Начался демонтаж конструктивных частей и приводов породовыдающего конвейера: требующие ремонта узлы срочно отправляются

в цех Управления механизации, остальное «железо» сразу перебрасывается на Туристскую улицу, в зону стартовых котлованов. На «Южной» порталный кран Brunnhuber готовится к демонтажу, а в зоне стартовых котлованов на Туристской улице строится площадка для его установки – на новой площадке кран будет смонтирован уже в первые дни августа. А это значит, что совсем скоро можно будет начинать спуск фрагментов щита в галерею и приступать к монтажным работам. Пока же на «Туристкой» работает небольшая бригада монтажников УМа – в основном на сборке технологических телег (когда галерея между стартовыми котлованами будет подготовлена к приемке частей щита в первую очередь начнется спуск собранных фрагментов транспортного моста).

Монтажники УМа рассчитывают, что к этому моменту начнут поступать новые детали щита на замену выработавших свой ресурс, и, соответственно, без простоев они перейдут к основной части монтажа.

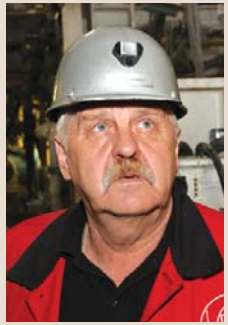


Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

# СДЕЛАЕМ!

Что касается ремонта режущего органа, то было принято решение поменять только расходники, а бронированные участки рабочей поверхности не обновлять (состояние их отличное), пройти до «Новокрестовской» и уже на втором этапе проходки, если возникнет необходимость, поставить на щит новый режущий орган.



**Главный инженер Управления механизации Сергей Юрьевич Чумаков:**

– 1 августа на Туристской должен быть подготовлен стартовый котлован. Если к этому сроку на площадке будет смонтирован порталный кран, то уже в середине августа мы начнем сборку технологических телег. Производственный график выполняется четко, поэтому если не будет сбоев в поставке комплектующих, монтаж тоннелепроходческого комплекса закончим в установленные сроки. Кстати, хочу добавить, что кроме тоннелепроходческого комплекса УМовцы параллельно демонтировали и тьюбингоукладчик в среднем

станционном тоннеле строящейся станции «Прспект Славы».



**Руководитель наладочной группы монтажного участка Вадим Анатольевич Зарднок:**

– Группе электриков на монтаже всегда выпадает идти первыми. Например, мы уже сейчас смонтировали временный автономный источник высокого напряжения: когда горный комплекс будет полностью отключен от электроснабжения, наши коллеги смогут продолжать демонтаж, используя эту автономную трансформаторную станцию.

Электрики заранее освобождают все механические конструкции от кабеля и электрооборудования. Впрочем, некоторое электрооборудование необходимо оставлять в работе: чтобы проверить ротор, вращать эректор, манипулировать тьюбинг-краном.

В настоящий момент, например, мы выполнили демонтаж электрооборудования третьей транспортной телеги. Заблаговременно, до разборки металлоконструкций



сняли кабель, отключили светильники и другие электроприборы. Работа, в общем-то, несложная, но объемная и трудоемкая.

В процессе демонтажа необходимо аккуратно и точно маркировать снятую со щита электрику. Каждая снятая деталь включается в список, заносится в общую электронную базу. Таким образом, в любой момент мы можем точно определить ее местонахождение. На монтаже ни одну деталь искать не придется!

**Водитель подземной самоходной машины Алексей Дмитриев:**



– Мы давно работаем с этим щитом. Своевременную транспортировку узлов обеспечим!

**Старший механик смены Сергей Мудрицкий:**



– Сейчас механики УМа выполняют демонтаж крупногабаритных деталей щита. А «мелочевку» начали скручивать еще две недели назад. Можете убедиться сами: практически все соединения уже расстыкованы. Разбираем последние фрагменты третьей транспортной телеги: цепляем тельфером, грузим на машины и вывозим по тоннелю.

Наша бригада участвовала в сборке этого щита, поэтому никаких технических проблем на демонтаже у нас нет и быть не может. Уверен, что с монтажом на «Туристской» – справимся.

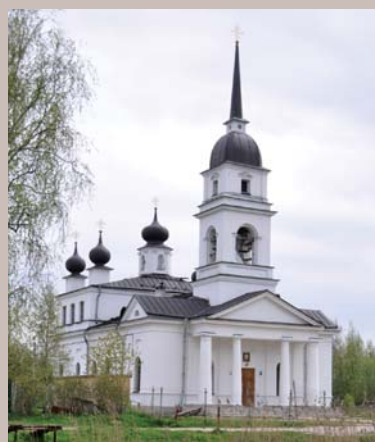


Музей

## ПОСТРОИМ МУЗЕЙ ВМЕСТЕ!

*Дорогие друзья, уважаемые ветераны Метростроя!*

По инициативе руководства ОАО «Метрострой» и Совета ветеранов нашей организации, в восстановленном музее Кобоны воссоздается постоянно действующая экспозиция, посвященная военному и трудовому подвигу первых ленинградских метростроителей. Инициативной группой ведется сбор экспонатов, фотографий, документов, писем, газетных и журнальных публикаций, относящихся к предвоенному, военному и послевоенному периоду в истории ленинградского Метростроя. Редакция газеты «Метростроитель» обращается к вам с просьбой поддержать этот важнейший проект. Его цель – сохранить и увековечить память о самопожертвовании, героизме, мужестве первых метростроителей – защитников Ленинграда, беззаветных героев трудового фронта.



Желающих передать предметы исторической памяти будущим поколениям просим обращаться в редакцию газеты «Метростроитель» по телефону 635-77-28 или по электронной почте metrostroitel@mail.ru. О пополнении экспозиции мы обязательно будем рассказывать на страницах нашей газеты.

Скорбим

## СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ



**30 июня в Сочи скончался друг и соратник Метростроя, корреспондент газеты «Санкт-Петербургские ведомости» ЮРИЙ ИВАНОВИЧ ТРЕФИЛОВ**

На протяжении нескольких десятилетий Юрий Иванович писал о Метрострое, поддерживая нашу организацию в трудные времена и разделяя с нами радость трудовых успехов. Из-под его пера вышла книга «Кембрийский излом», ставшая настоящей летописью Метростроя, вобравшей в себя все самые значимые факты и имена. В лице Юрия Ивановича Трефилова мы потеряли настоящего, верного друга. Вместе с коллективом редакции газеты «Санкт-Петербургские ведомости», близкими и родственниками мы глубоко скорбим об этой невосполнимой утрате.

Ю.И. Трефилов похоронен на центральном кладбище города Сочи 4 июля 2015 года.



# СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ЦЕЛЬЮ

Исполняющий обязанности начальника участка №1 Управления-15 Дмитрий Ярославович Баден и заместитель главного инженера по производству ЗАО «Метроподземстрой» Павел Юрьевич Вязанкин рассказывают о совместном строительстве сложного вентиляционного перекрытия в двухпутном тоннеле на участке «Южная» – «Проспект Славы».



– Действительно, проектная высота путевого бетона 2300 мм. Соответственно, в дальнейшем предстоит и второй этап заливки бетона в жесткое основание – еще на метр. Но прежде необходимо демонтировать все коммуникации, проложенные по тоннелю. Это трубы пожарной водоподдачи, подачи воздуха и воды на щит, а так же откачки воды со щита. Воду и воздух снимать пока не можем – эти коммуникации используются при демонтажных работах на щите. Скорее всего второй этап заливки путевого бетона начнется по окончании демонтажных работ. А это пока перспектива далекая.

Вообще, следует иметь в виду, что одновременное строительство жесткого основания и вентиляционного перекрытия в тоннеле метро такой протяженности производится впервые. Сейчас мы приобретаем опыт, который безусловно пригодится на строительстве тоннеля еще более протяженного и сложного – на участке Невско-Василеостровской линии.

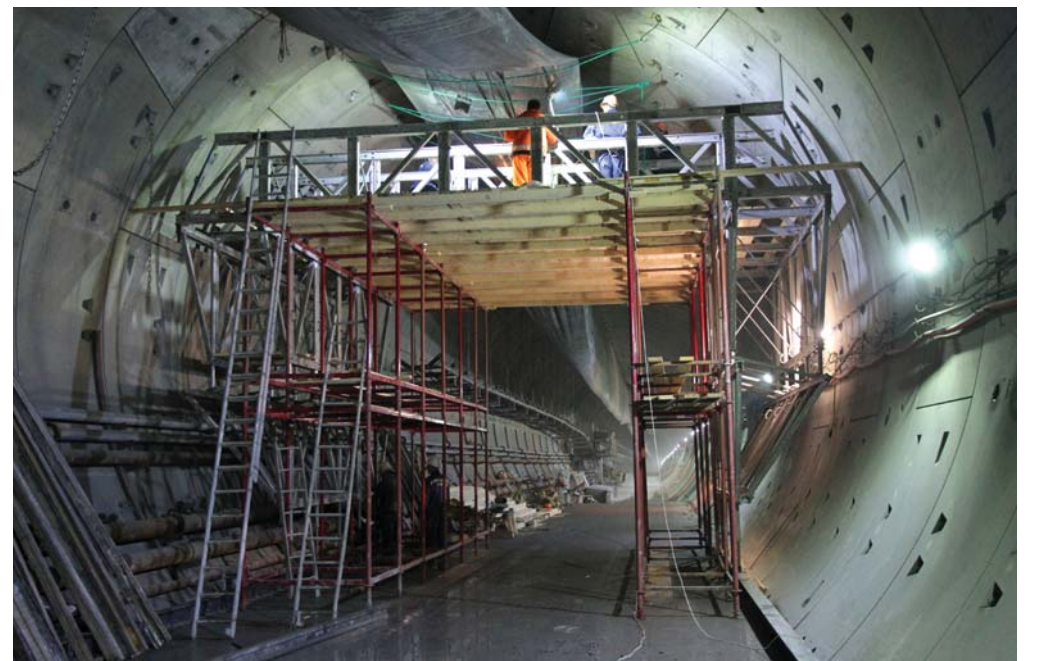


– На первой заходке бетон набирал проектную прочность в течение шести суток. Это слишком долго, поэтому сейчас обсуждаются варианты изменения состава бетона: необходимо повысить скорость набора прочности до 3-4 суток. Тогда бы мы заметно ускорились, ведь на передвижение и монтаж опалубки уходит всего двое суток. Если новый состав бетона нам согласуют, можно было бы заполнить все вентиляционное перекрытие (3800 метров) за пять месяцев.

– **Как поступает бетон?**

– Бетон для отливки вентиляционного перекрытия принимаем с поверхности и по бетоноводу прокачиваем насосом на требуемое расстояние. Через 400 метров будем ставить в тоннеле дополнительные бетононасосы. В дальнейшем, в районе станции «Дунайский проспект», а также в расположении 625 и 627 шахт можно организовывать автономные точки встречной подачи бетона.

– **Впереди «маячит» второй этап заливки бетона в жесткое основание...**



– В первую очередь по всей трассе двухпутного тоннеля на высоту 1300 мм было поднято жесткое основание. Эти работы были закончены 8 июля. Когда бетон основания набрал расчетную прочность, мы установили монтажные леса на трех отдельных участках трассы и приступили к сборке специальной передвижной опалубки для отливки верхнего вентиляционного перекрытия. Горизонт плиты перекрытия выставлялся домкратами точно по маркшейдерским отметкам. Далее на фанерном основании опалубки укладывалась арматурная сетка, затем выполнялась отливка. Для базовой заходки (21 метр) идет 36 кубометров бетона.

– **Что сдерживает темпы строительства?**

## Скорбим



27 июня 2015 года после продолжительной болезни скончался **ВЛАДИМИР ВСЕВОЛОДОВИЧ СМОЛЬСКИЙ.**

23 года своей жизни он отдал нелегкому, но очень важному делу – сохранению здоровья метростроителей.

## СОХРАНЯЯ САМОЕ ДОРОГОЕ...

ПАМЯТИ ВЛАДИМИРА СМОЛЬСКОГО

Вся жизнь и трудовая деятельность Владимира Всеволодовича неразрывно связана со здравоохранением. Закончив Ленинградский Санитарно-гигиенический медицинский институт и отслужив в рядах Советской Армии, он начал свою карьеру участковым терапевтом всевозможной поликлиники, работал рентгенологом, а позднее главным врачом в областных больницах и городских поликлиниках. С 1987 года Владимир Смольский – заведующий отделом здравоохранения Исполкома Красногвардейского райсовета, а затем – начальник отдела управления лечебно-профилактической помощи Главного управления здравоохранения Ленгорисполкома.

В 1989 году, имея за плечами внушительный опыт профессиональной и административной деятельности, Владимир Всеволодович был приглашен на должность главного врача поликлиники Метростроя.

Владимир Всеволодович как никто другой понимал и учитывал специфику работы медицинского учреждения, ориентированного не только на лечение, но и на профилактику профессиональных заболеваний метростроителей, а также на организацию профилакти-

ческих осмотров, обязательных для рабочих и ИТР на горных работах.

За 23 года своей деятельности он сформировал и развил систему квалифицированного медицинского обслуживания метростроителей, руководил организацией коллективных и индивидуальных профосмотров – как амбулаторных, так и с выездом на стройплощадку. Владимир Всеволодович сумел сплотить коллектив единомышленников, создать необходимые условия для работы медицинских специалистов, стать наставником для молодых врачей.

В те годы в структурных организациях Метростроя функционировали собственные медпункты, их необходимо было обеспечивать персоналом, материалами и препаратами. Контроль деятельности системы медпунктов входил в сферу ответственности главного врача и требовал большого внимания. Владимир Смольский успешно справлялся с поставленной задачей.

«Владимир Всеволодович не был моим лечащим врачом, но мы достаточно активно взаимодействовали по административным вопросам, – вспоминает начальник

производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Б.М. Синичкин. – Это был прекрасный человек и товарищ. На любое обращение или просьбу шла немедленная реакция – реакция отзывчивого человека и руководителя, которому доверено здоровье всех метростроителей. Он всегда был в гуще событий, не боялся проблем. Такой главный врач, как Владимир Всеволодович, безусловно, был находкой для нашей поликлиники».

«Лет 20 тому назад у меня обнаружилась гипертония. Потребовался прибор для измерения давления, но купить его было сложно. Я сказал об этом Владимиру Всеволодовичу, и он, не задумываясь, отдал мне собственный – американский, самый лучший на тот момент. Он до сих пор в рабочем состоянии и хранится у меня в кабинете», – рассказывает Б.М. Синичкин.

Коллеги и друзья Владимира Всеволодовича запомнили его веселым, жизнерадостным человеком, любящим жизнь во всех ее проявлениях. «Я никогда не видел его в плохом настроении, даже когда он уже серьезно болел. Он всегда был оптимистически настроен, никогда не взваливал свои проблемы на окружающих», – подчеркивает Б.М. Синичкин.

Велика боль утраты, но светлая память о Владимире Всеволодовиче Смольском навсегда сохранится в сердцах тех, кто его знал и работал вместе с ним.



Метростроение

# СТРОИМ «НОВОКРЕСТОВСКУЮ» И ПОКА БЕЗ ПАУЗ



Заместитель начальника участка №6 Управления-15 Метрострой Константин Владимирович Марченко на «Новокрестовской» с самого ее основания. Рассказывает нашим читателям как обстоят дела на стройплощадке.

## ФОРШАХТА

К строительству форшахты приступили еще до начала насыпных работ – с северного участка строительной площадки. Рабочим коллективом руководил опытный бригадир Управления-15 Алексей Семенович Назаров. Но первые, самые трудные экспериментальные 20 метров были построены бригадой Евгения Шарова (второй строительный участок Управления-15).

Начали с разработки котлована на глубину 3,20 м. На дно 20-метровой заходки укладывался геотекстиль, затем заливалась подбетонка, затем по подбетонке возводилась сама форшахта. Постепенно темпы нарастали, тактику строительства подкорректировали: смена разделилась на несколько групп. Кто-то разрабатывал котлован и готовил основание, кто-то соорудил опалубку и заливал подбетонку, кто-то занимался армированием – устанавливали каркасы, вязали арматуру, кто-то заливал бетон. Участки котлована с подбетонкой «отпустили» вперед, заливали ее с опережением, поэтому ждать, когда встанет бетон, уже не требовалось: на готовые участки приходили следующие – арматурщики, бетонщики. Рациональное разделение труда быстро принесло свои результаты: снизились трудозатраты, увеличились темпы, процесс стал более четким и понятным.

## ДОСЬЕ «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Константин Владимирович Марченко, закончил Кемеровский горный институт, факультет «подземной разработки месторождений полезных ископаемых». Работал на угольных шахтах Кемеровской области, в том числе на шахте «Распадская». (На шахте «Распадская», одной из крупнейших угольных шахт мира, расположенной близ Междуреченска в Кемеровской области, в ночь на 9 мая 2010 года поочередно прогремели два взрыва метано-воздушной смеси. В результате аварии погиб 91 человек, были найдены тела 80 шахтеров, 11 считались без вести пропавшими. В декабре 2010 года суд Междуреченска признал их погибшими, – прим. ред). В Метрострое Константин Владимирович работает 2 года. Начал с позиции горного мастера на проходке наклонного хода «Проспекта Славы». «...После аварии на шахте с работой в Междуреченске стало гораздо хуже, и мы с женой приняли решение переехать в Питер, поближе к сыну, который учится здесь в институте. В Метрострое очень нравится, в нашем СМУ коллектив сработанный, грамотный. Поставленные задачи выполняются безупречно. Ну а кто не справляется – с теми прощаемся!».



## АРМОКАРКАСЫ

Следующий этап строительства станции – подготовка к возведению стены в грунте. Ее глубина по периметру станционного комплекса и вокруг демонтированного ствола – 32 метра, НВУ – 16 метров. На бетонирование ограждения ствола понадобится 39 армокаркасов, а на устройство «стены в грунте» станционного комплекса намного больше. В рамках подготовки к строительству «стены» на площадке организовано сварочное производство. Место изготовления армокаркасов – это специально оборудованный «стапель», который состоит из нескольких производственных секций; уже сейчас группа высококвалифицированных сварщиков занимается здесь сваркой каркасов. Но скоро сварщикам придется здорово «поднапрячься»: откопка траншеи пойдет быстро, каркасов потребуется много. Ведь при строительстве «стены» пауз быть не должно – откопали заходку, сразу устанавливаем каркас, заливаем и пошли дальше.

## Бригадир бурильщиков Управления механизации Роман Владимирович Шпет:

– MDT 230 – отличная, буровая машина. Приходилось работать и на Касагранде, поэтому могу сравнить: эта установка удобнее в управлении, маневреннее. Пульт дистанционного управления позволяет контролировать процесс практически из любой точки. А с такой конструкцией магты можно в один цикл забуриваться на всю проектную глубину. На Касагранде же приходится «перехватываться», наращивать обсадные трубы. Это дополнительные трудозатраты, время, лишние люди. Однако, как бы хороша ни была буровая установка, производительность зависит в первую очередь от проектной высоты подъема буровой колонны: если будем делать только двухметровую «подушку» под щит, тогда в смену можно выдавать до 15 грунтоцементных свай. Но в проекте есть и участки, где струйная цементация выполняется до самой поверхности – там времени на одну сваю будет уходить значительно больше.

Наша бригада выполняет укрепление оснований по технологии струйной цементации с 2008 года, участвовали в таких работах и на «Южной», и на Туристской улице в районе стартовых котлованов, и на многих других строительных площадках. Опыт у нас основательный. Будем стараться сроки выдержать и Метрострой не подвести!

Электрослесарь-монтажник – человек на стройке просто необходимый, он здесь и царь, и бог: вся электросиловая часть подключена его руками. Алексей Кузнецов, один из четырех электрослесарей Управления-15, обслуживающих стройплощадку «Новокрестовской», монтирует силовые щиты, подключает лобовую силовую кабель, обеспечивает электроэнергией все бытовое и строительное оборудование – одним словом, «гарантирует жизнь» всей строительной площадке.



В первую очередь была построена форшахта станционного комплекса, в последнюю – демонтированного ствола (отсюда, после ремонта в демонтированной камере, щит продолжит проходку в сторону станции «Приморская»). В настоящее время все участки форшахты: периметр самой станции, НВУ-465, 466 шахты и демонтированного ствола полностью готовы.

## СТРУЙНАЯ ЦЕМЕНТАЦИЯ

В рамках договора на подготовку площадки буровые бригады Управления механизации, СМУ №13 и Геостроя приступают к струйной цементации станционного участка: на глубину 22,8 метра здесь предстоит пробурить около 21800 сопряженных скважин, должна получиться сплошная двухметровая грунтоцементная плита основания. К этому участку следует добавить территорию вокруг ствола – и это еще более 1000 скважин. По предварительным расчетам струйную цементацию всей проектной территории можно закончить месяца через четыре – к ноябрю.

**Виктор Павлович Рожков, руководитель работ на строительстве станции «Новокрестовская» по Управлению механизации:**

– Струйная цементация площадки фактически уже началась – с разбуривания



экспериментальных скважин и анализа геологии участка. Но чтобы ускорить процесс, потребуется вести работы и в северной и в центральной части площадки одновременно. В ближайших планах УМа установка комплекса строительного оборудования (миксерной станции, насосов высокого давления, дизельных и компрессорных установок, гсм, накопительных емкостей с водой) в северной части строительной площадки, а затем – пуск буровых работ.



**Игорь Владимирович Заяц, прораб участка (УМ):**

– Территория станционного комплекса разбита на три сектора. Пока нам выделено пятно под три тысячи скважин. В дальнейшем объемы струйной цементации будут рас-

## Поздравляем!

### С ЮБИЛЕЕМ!

Помощнику генерального директора по безопасности и защите информации – главному специалисту по спец. работе **ВИКТОРУ ДМИТРИЕВИЧУ РЫКУНОВУ – 60!**



Быть специалистом по безопасности и защите информации – это не только отлично знать организацию производства, современную технику, но и разбираться в вопросах экономики и управления крупным строительным предприятием, уметь оперативно решать специфические задачи систем связи, режима секретности и защиты конфиденциальной информации. Ваша плодотворная работа – реальный и значимый вклад в развитие надежной системы сохранности информации разных уровней: от коммерческой до военной тайны. Вы по праву заслужили авторитет ответственного и компетентного специалиста, который ищет и находит эффективные пути решения поставленных задач, умеет четко определять приоритеты текущей деятельности, видеть перспективы развития крупнейшей строительной организации Петербурга, лидера метростроения. Присущие Вам целеустремленность, высокий профессионализм, богатый опыт способствуют созданию жизнеспособной стратегии компании. Одним из главных Ваших качеств является умение в любой ситуации сохранять трезвость мысли, выдержку, способность грамотно организовать работу, направленную на опережение негативных событий на объектах метростроения. Пусть Ваш богатый опыт, профессиональная компетентность, активная жизненная позиция служат во благо и процветанию Метростроя! От души желаем крепкого здоровья, оптимизма, семейного благополучия и профессиональных успехов. С юбилеем!



# «ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД САНКТ-ПЕТЕРБУРГА»



В декабре 2013 года станция петербургского метро «Пушкинская» была закрыта на капитальный ремонт и реконструкцию, а уже в июне 2015-го в полном соответствии с установленными сроками она была сдана в эксплуатацию, как говорится, «с иголочки». Старейшая и красивейшая станция петербургской подземки осталась такой же прекрасной, как в далеком 1956 году, полностью сохранив первоначальную архитектуру и убранство. Внешне современные веяния ее не коснулись. В том числе и эскалаторов: на станции как и прежде работают три широкобалюстрадных эскалаторных спуска производства ПАО «Крюковский вагоностроительный завод», но только абсолютно новые.

Напомним, что на этом объекте работу Метростроя принимали сразу два заказчика – КРТИ и служба инвестиционных программ Санкт-Петербургского метрополитена. Станционный комплекс один, а заказчика два. Разумеется, это не облегчало работу Метростроя. Подрядным организациям – СМУ-11, СМУ-9 и реставрационному предприятию ООО «Монплеизр» приходилось непросто: совмещали и увязывали рабочие графики, и, как водится в таких случаях, выполняли непредвиденные ремонты и монтажи, которые почему-то не попали в перечни работ ни одного, ни другого заказчика.

Контракт в рамках КРТИ включал частичную замену конструкций наклонного хода и машинного помещения, а также полную замену эскалаторов. Одиннадцатое строительно-монтажное управление Метростроя под руководством начальника участка №5 Алексея Александровича Смирнова выполнило сложнейшую перестройку монолитных конструкций машинного помещения, натяжной камеры и наклонного хода.



Подрубив старые фундаменты многочисленных отдельных постаментов, на которых крепились зоны эскалаторов, метростроители СМУ-11 выполнили сплошное бетонирование эскалаторного основания единой плитой. Таким же образом был омоноличен и кабельный коллектор. В натяжной камере были полностью вырублены старое перекрытие, отжившие свой век поддерживающие колонны и, в соответствии с проектом Ленметрогипротранса, отстроены заново.

По контракту с КРТИ, монтажниками СМУ-9 были демонтированы старые эскалаторы, в машинном зале и в вестибюле проложена новая водопроводная магистраль, построена новая канализация. Здесь все свои лучшие профессиональные и человеческие качества проявили монтажники участков №1 и №2 под руководством Валерия Михайловича Мартиновича и Анатолия Валерьевича Соколова.

В наклонном ходе СМУ-9 выполнен глобальный демонтаж старых коммуникаций, а также сложнейшая перекладка старых кабельных трасс, не подлежащих замене. С великой осторожностью старый кабель приходилось переносить по временной схеме, чтобы обеспечить коллегам из СМУ-11 доступ к строительным конструкциям. Часть кабеля истлела, часть находилась в аварийном состоянии, большие проблемы возникали с переносом кабельных линий, вообще неучтенных проектом. Разбирались и принимали неординарные решения в каждом конкретном случае, ведь кабель бывает разный: спецсвязи, воинской части, специального назначения и т.д.



Второй контракт со службой инвестиционных программ Санкт-Петербургского метрополитена на капитальный ремонт наклонного хода включал сложные гидроизоляционные работы, которые были выполнены на высочайшем техническом уровне специалистами СМУ-11. За долгие годы эксплуатации наклонный ход станции пришел в удручающее техническое состояние. В районе 80-110 кольца наклонного хода наблюдалось мощное водопроявление грунтовых вод. Для борьбы с водой были применены специальные материалы. В тяжелых условиях проходчикам СМУ-11 удалось полностью блокировать поступление воды.

В рамках этого контракта при нагнетании гидроизоляционного раствора в тубинговую обделку и в жесткое основание было выполнено более 3000 инъекций. Ремонтные работы в наклонном ходе включали также механическую зачистку тубинговой обделки от коррозии и полную замену тубинговых болтов. В наклонном ходе Пушкинской на ремонте обделки и устранении водопроявлений работали лучшие специалисты СМУ-11.

Между прочим, во время ремонтных работ в наклонном ходе под зонтиками были вскрыты и серьезные нарушения несущих конструкций наклонного хода и нулевой рамы. Проходчикам СМУ-11 пришлось оперативно их устранять. И, соответственно, вписывать как дополнительные в и без того плотный график ремонта.

Монтажным бригадам «девятки» пришлось «интегрироваться» в общую схему ремонтных и реставрационных работ: демонтировались эскалаторы, переносились кабели, ремонтировались железобетонные конструкции – все происходило одновременно. СМУ-11 выполняло бетонные работы, а монтажники «девятки» в это же время переносили кабельные конструкции.

Монтаж новых эскалаторов, грузовые испытания, обкатка, пусконаладочные работы – для СМУ-9 это процедура известная и отработанная. Пусконаладка разделялась на две части. Во-первых, механическая юстировка и подгонка всех элементов эскалатора, во-вторых, тонкая регулировка – эту огромную работу выполнил прекрасный коллектив монтажников под руководством начальника участка №1 СМУ-9 Валерия Михайловича Мартиновича.

Необходимо отметить, что все работы по Пушкинской совмещались с плотным графиком заключительных работ на Спортивной. Все действия монтажных участков были заранее спланированы и выполнялись в соответствии с жестким графиком перехода с одного объекта на другой. «Девятка» ни разу не сорвала свой внутренний график ни по одному из объектов и уложились во все пусковые сроки.

В процессе капитального ремонта реставрационной фирмой ООО «Монплеизр» были отреставрированы вестибюль и малые архитектурные формы, включая декоративные элементы и исторические свильники.

Вестибюль станции «Пушкинская» открылся после ремонта в понедельник, 6 июля, одновременно с началом движения поездов, в 05:38 утра.

## С юбилеем!



2 августа 2015 года  
главный инженер  
УПТК филиала  
ОАО «Метрострой»  
СЕРГЕЙ  
ЕВГЕНЬЕВИЧ  
БУЛЫЧЕВ  
отмечает 50-летие!

Сергей Евгеньевич Булычев был принят на работу в Управление производственно-технической комплектации Метростроя (УПТК) в 2007 году – на должность начальника отдела оборудования, а уже в 2010 г. был назначен главным инженером нашего предприятия.

Сегодня Сергей Евгеньевич осуществляет техническое руководство основными подразделениями УПТК: производственно-комплектационным участком, отделом оборудования, службой охраны труда и пожарной безопасности, возглавляет комиссию по зданиям и сооружениям, осуществляет производственный контроль при эксплуатации подъемных сооружений.

Главному инженеру приходится оперативно решать множество технических задач, справляться с текущими производственными проблемами, решать непростые организационные вопросы. Со своими обязанностями Сергей Евгеньевич успешно справляется. Главного инженера уважают в нашем коллективе за профессионализм и компетентность, ценят в нем редкие человеческие качества – уравновешенность, доброжелательность, деликатность.

Уважаемый Сергей Евгеньевич!  
От всей души поздравляем Вас с юбилеем!  
Желаем удач, успехов, здоровья, счастья, благополучия Вам и Вашей семье!

Коллектив УПТК –  
филиала ОАО «Метрострой»



Турслет

# И снова слет нас всех объединяет!

В то время как некоторые изнывали в «каменных джунглях», передовой отряд самых крутых метростроителей смело и решительно отправился на турслет-2015 добывать победу своим коллективам.

В этот раз на «базе» собралось не менее четырехсот участников. В первых рядах – руководители Метростроя, деятели профсоюза и гости из дружественных компаний. Наш бдительный фотограф фиксировал все, что происходило в Приморске, и теперь эту «бомбу» мы выкладываем на ваше обозрение. Борьба за победу и всеобщее восхищение развернулась жесткая и бескомпромиссная...

«Турслет, на взлет!»



Выше знамена, товарищи туристы!

Без обеда?!! Не-е...

От полуторки той незабвенной...



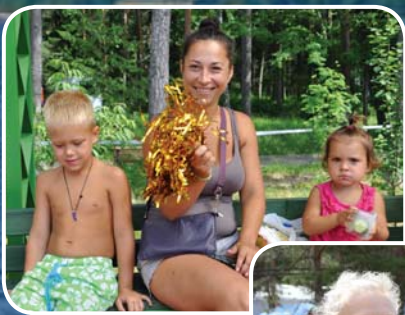
Где каша, там и наши!



От полуторки той незабвенной  
Виден след в перелеске густом.  
...Управления лагерь военный –  
В наше прошлое служил мостом!

В.М. Денисов

Тока лето не просли!





## Вот такая, мама, здесь спортивная программа!



## Дышим футболом! Живем футболом!

Спортивный дух кипит, и нарастает  
Соревнований мощная волна,  
И снова слет нас всех объединяет,  
И значит – наша линия верна!  
Мы тем горды, что имя Метростроя  
Несем достойно, как завет отцов,  
Мы эстафету приняли в забоях  
Блокадных метростроевцев-бойцов!  
Связь поколений от отца и деда  
Мы сохранили в спорте и в труде,  
Так пусть сопровождает нас победа  
И в шахте, и на слете, и везде!

В.М. Денисов



## Море зов ет, волна по ет,

## а мы такие зажигаем!



## Если будет дальше такая игра, мы сезон пройд ем на УРА !!!



Команда	Тури-стиче-ская техника	Полоса препят-ствий	Перетя-гивание каната	Пляж-ный мини-футбол	Кон-курс худ. самод.	Смотр тур. лагерей	Сумма мест-очков	Итого-вое место
Семнадцатое управление	3	1	14	8	1-3	1	28	1
Управление механизации	4	3	2	6	5-6	8	28	2
Тоннельный отряд-3	1	5	13	3-4	7-8	2	31	3
Управление №10	9	2	1	3-4	10	13	38	4
МЕТРОБЕТОН	14	4	9	2	9	3-4	41	5
СМУ-9	5	6-7	12	5	7-8	7	42	6
УПРАВЛЕНИЕ	13	6-7	6	11	4	3-4	43	7
КОМПАКТ	2	14	11	12-13	1-3	5	45	8
Управление-15	7	8	5	1	12-14	14	47	9
СМУ №13	6	9	10	7	12-14	10	54	10
ГлавПетербургСтрой	12	11	7	15	1-3	9	55	11
ЛМГТ	15	12-13	3	12-13	5-6	12	59	12
СМУ-11	10	15	4	9	11	11	60	13
СМУ-19	8	12-13	8	10	-	6	44 н/з	14
МЕТРОКОН	11	10	-	14	12-14	15	62 н/з	15



Спорт

# ФЕДОР ТРИКОЛИЧ: «СЛЕДУЮЩАЯ ЦЕЛЬ – РИО-ДЕ-ЖАНЕЙРО!»



По данным официального сайта мероприятия, в IBSA World Games-2015 приняло участие около тысячи спортсменов с нарушением зрения из 60 стран, состязания проходили по 9 видам спорта: легкая атлетика, шахматы, футбол, голбол, дзюдо, пауэрлифтинг, боулинг, плавание и настольные игры для слабовидящих (часто их называют «настольный теннис», но это не одно и то же).

По итогам соревнований, 45 стран из представленных 60 завоевали медали, а возглавила медальный зачет и заняла первое общекомандное место Российская Федерация,

*Федор Триколич родился 2 марта 1985 года. В 2003 году окончил Мгинскую школу-интернат для слепых и слабовидящих детей и поступил в петербургское Медицинское училище № 2 на специализированное отделение по массажу для инвалидов по зрению, которое окончил в 2006 году. Затем получил высшее образование в НГУ ФК им. П.Ф. Лесгафта.*

*За большой вклад в развитие физической культуры и спорта, высокие спортивные достижения на XIV Паралимпийских летних играх 2012 года в городе Лондоне (Великобритания) награжден Орденом Дружбы.*

Недавно известный многим метростроевцам спортсмен-легкоатлет Федор Триколич принес в собственную копилку наград еще три – два золота и бронзу, вернувшись с Сеула. Именно в южнокорейском Сеуле с 10 по 17 мая прошли Seoul 2015 IBSA World Games – Всемирные игры для слабовидящих.

спортсмены которой вложили в копилку страны 114 медалей (48 золотых, 35 серебряных и 31 бронзовую). Личный вклад Федора Триколича в копилку этих наград – «золото» за 100-метровку и эстафету 4 x 100 и «бронза» за дистанцию 200 м.

Федор Триколич начал заниматься спортом еще с раннего детства. Его отец, работавший в СМУ-11 Метростроя, часто брал маленького Федю и его брата на стадион.

– Каждый поход на стадион тогда был для меня самым настоящим праздником, – вспоминает Федор. – Вместе с отцом мы ездили на лыжные метростроевские соревнования, турслеты, все это впитывалось постепенно и нравилось все больше и больше. Так что любовь к спорту развил во мне папа.

У Федора и его брата – аномальное строение глазного дна. Как говорит нынешний чемпион, в кабинете у окулиста он видит только верхнюю строчку таблицы, да и то вблизи. Но полноценной жизни это практически не мешает: с детства Федор уже вполне адаптировался, а если и возникают сложности – он не из тех, кто перед ними спасует.

Серьезно заниматься спортом Федор Триколич начал в 1996 году – футболом и мини-футболом, со временем достиг успехов в этом виде спорта. Но мысль об участии в Паралимпийских играх не отпускала, и мини-футбол, которого в программе игр нет, Федор оставил и с 2007 года серьезно взялся за легкую атлетику.

Уже через полтора года упорных тренировок Федор Триколич выступил на Паралимпийских играх в Пекине на дистанции 100 метров и стал пятым. Потом, в 2009 году, выиграл Чемпионат Европы, в 2011 году – Чемпионат мира. 2012 год для Триколича стал самым успешным: на Паралимпийских играх в Лондоне Федор выиграл 100 метров, эстафету 4 x 100 и

*Всемирные игры для слабовидящих проводятся раз в 4 года, за год до Паралимпиады.*

*Организатор игр, Всемирная ассоциация спорта для слабовидящих (IBSA, The International Blind Sports Federation) была основана в Париже в 1981 году.*

*Первые Всемирные игры для слабовидящих прошли в 1998 году в Мадриде.*

был вторым на дистанции 200 м. После Лондона Федор привез домой еще несколько наград: серебро за 200 м и золото за эстафету 4 x 100 м с Чемпионата мира 2013.

В свободное от сборов и тренировок время, которые, по признанию Федора, занимают большую часть времени, он проводит с семьей: женой и двумя дочками, 6 и 2 лет, и с друзьями. Старшая дочка, Валерия, занимается фигурным катанием, но растить из нее чемпионку папа насильно не будет. «Важно, чтобы у нее самой проснулся интерес к этому, а иначе произойдет отторжение», – уверен Федор.

Ближайшие спортивные цели Федора Триколича – это Чемпионат мира в Катаре, который пройдет в октябре этого года, и конечно, Паралимпийские игры-2016. К Паралимпиаде, которая пройдет в Рио-де-Жанейро, Федор целенаправленно готовится в течение последних трех лет. Пожелаем нашему чемпиону новых спортивных побед и рекордов!



Награды, завоеванные Ф. Триколичем в Сеуле: два «золота» и «бронза» на фоне официальных символов Seoul 2015 IBSA World Games

## БОЛЬШАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ИГРА

«Спорт поколений»



Вообще-то «Спорт поколений» – это такой большой спортивный праздник, в котором с удовольствием принимают участие не только спортсмены и спортсменки, но и члены их семей. Жены, дети, сестры, братья приезжают болеть за своих героев и любимцев буквально со всей страны. Кстати, для малышей – будущих олимпийских чемпионов и чемпионок «Спорт поколений» проводит свои «международные состязания» с настоящими пьедесталами, заслуженным «золотом» и «серебром», и конечно подарками – за волю к победе.

В программе игр – прыжки в длину, отжимание, бег на 100 и 500 метров, метание мяча, а также силовое многоборье и туристическая полоса препятствий.

В «большой профсоюзной игре» примут участие

25 июля в Санкт-Петербурге, на стадионе физкультурно-оздоровительного центра «Локомотив» спортсмены Метростроя приняли участие в международных состязаниях «Спорт поколений-2015», посвященных 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и 110-летию РОСПРОФЖЕЛА – российского профсоюза железнодорожников.

спортсмены и спортсменки наших филиалов и организаций: Управление №10, ЛМГТ, ТО-3, СМУ-9 и других.

**Желаем «нашим» настоящих спортивных страстей и красивых побед!**

### Афиша

*Дорогие метростроители! Поздравляем вас с профессиональным праздником, с Днем строителя!*

Приглашаем на концерт певца и композитора **СЕРГЕЯ ЛЮБАВИНА**

Начало в 18.30 в концертном зале отеля «Санкт-Петербург»

6 августа 2015 г.

Пироговская набережная, д. 5/2, станция метро «Площадь Ленина»

Билеты на концерт можно приобрести в профсоюзных комитетах организаций.

## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### АВГУСТ

2	Валентина Алексеевна АСТРОВА (Поликлиника) – 80-летие Николай Сергеевич ПУХОВ (СМУ-19) – 85-летие
5	Виктор Владимирович ТЕРЕХОВ (СМУ-19) – 65-летие
6	Владимир Николаевич ГАШЕВ (Управление-15) – 70-летие Юрий Александрович ВАСЮТКИН (СМУ-9) – 55-летие
8	Георгий Николаевич ЛЫЗКОВ (Управление-15) – 75-летие Сергей Павлович БОРИСОВ (ТО-3) – 55-летие
9	Александр Павлович ПАЛЮЛИН (РЭУ) – 85-летие
10	Игорь Владимирович АРНАТОВИЧ (СМУ-19) – 55-летие Александр Нилович СОБОЛЕВ (СМУ-19) – 85-летие
11	Владимир Алексеевич ЧУРЛЯЕВ (ТО-3) – 60-летие
14	Евгения Николаевна ЖИДОНИС (СМУ №13) – 55-летие
17	Любовь Васильевна ТЕЛЕГИНА (РЭУ) – 75-летие
18	Алексей Викторович МАКАРОВ (ТО-3) – 50-летие
19	Алексей Алексеевич КУЛИГИН (СМУ-19) – 90-летие
25	Фаридин Гамидович ГАМИДОВ (ТО-3) – 60-летие
27	Арсений Александрович ЗАНКОВЕЦ (СМУ №13) – 75-летие

УЧРЕДИТЕЛЬ:  
Акционерное общество открытого типа 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  
Корреспондент: Ирина Сидорина  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 28.07.2015 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 1700 экземпляров.