

ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

20 июня 2017 года на утреннем совещании руководителей Управления генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров объявил о досрочном прекращении своих полномочий и об избрании нового генерального директора ОАО «Метрострой»



– Хочу сделать небольшое, но важное объявление. Вчера состоялось внеочередное собрание акционеров Метростроя. На повестку дня я вынес вопрос о выборе нового генерального директора. По итогам заочного голосования с сегодняшнего дня я слагаю с себя обязанности. Абсолютным большинством голосов новым генеральным директором Метростроя избран Александров Николай Вадимович.

Но складывать оружие я не намерен! В ближайшие дни приступаю к работе в Смольном – в должности специального представителя губернатора Санкт-Петербурга по метростроению. Так что вы, товарищи метростроители, от меня никуда не денетесь. Жизнь продолжается!

Так, по-рабочему, скромно, «по ходу дела», без высокопарных заявлений и длинных прощальных монологов сходит с «капитанского мостика» великая эпоха. Эпоха послевоенных студентов, голодных, обожженных войной лейтенантов-подростков, построивших самое красивое в мире метро. Счастливы те, кто работал плечо к плечу с этой несгибаемой когортой, кто может сказать о себе «я из поколения Александрова». Счастливы и те, кто учился у них, кто сегодня принимает из рук немногословных мужчин самое сильное строительное предприятие Петербурга. Огромная честь и ответственность! Поэтому от всей души желаем новому генеральному директору Метростроя не меньших побед и новых, еще более грандиозных строительных сооружений!

Официально



Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой»

19 ИЮНЯ 2017 ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ В ФОРМЕ ЗАОЧНОГО ГОЛОСОВАНИЯ

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О досрочном прекращении полномочий генерального директора Общества.
2. Об образовании единоличного исполнительного органа Общества.

Счетная комиссия (Акционерное общество «Петербургская центральная регистрационная компания») в лице председателя комиссии М.В. Сальникова информирует о решениях внеочередного общего собрания акционеров.

По вопросу №1, поставленному на голосование:

«Досрочно прекратить полномочия генерального директора Общества Александра Вадима Николаевича, а также прекратить трудовой договор с Александровым Вадимом Николаевичем 19 июня 2017 года» **решение принято абсолютным большинством голосов (99,97%).**

Формулировка принятого решения:

«Досрочно прекратить полномочия генерального директора Общества Александра Вадима Николаевича, а также прекратить трудовой договор с Александровым Вадимом Николаевичем 19 июня 2017 года».

По вопросу №2, поставленному на голосование:

«Образовать единоличный исполнительный орган Общества, избрав генеральным директором Открытого

акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» Александра Николая Вадимовича на срок 5 лет с 20 июня 2017 года» **решение принято абсолютным большинством голосов (99,97%).**

Формулировка принятого решения:

«Образовать единоличный исполнительный орган Общества, избрав генеральным директором Открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» Александра Николая Вадимовича на срок 5 лет с 20 июня 2017 года.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**МЕТРОСТРОЙ
ПОД НОВЫМИ
ЗНАМЕНАМИ**

СТР. 2



СТР. 6

**«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»:
ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ**



**ХОРОШО
ПРОШЛА! СТР. 10-11**



– **Николай Вадимович, Вы строитель во втором поколении и более 10 лет работаете в компании. Под вашим непосредственным руководством построены и введены в эксплуатацию ряд значимых и наиболее технически сложных объектов: Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, новая сцена Мариинского театра. Вы курировали работу коллектива метростроителей на Ленинградской АЭС-2 в Сосновом Бору, на стадионе. Чем будет отличаться Ваша нынешняя деятельность в статусе генерального директора компании «Метрострой»?**

– Думаю, что прежде всего количеством работы и еще большей нагрузкой, чем прежде. Мои сильные стороны – финансы и руководство строительством крупных и сверхкрупных объектов: возведение мостов и тоннелей, создание подземных сооружений. Теперь на мне будет еще и воплощение стратегии развития «Метростроя» и кадрового потенциала, упрочение позиций компании на рынке, внедрение новых производственных мощностей и технологий, расширение зон влияния.

– **Какие перестановки в кадровом составе ожидают компанию под Вашим руководством?**

– Люди – это основа работы Метростроя. Все, чтобы было достигнуто, – это заслуга кадрового потенциала – от руководителя до рабочего. Все, чего мы добились основано не на принципе проб и ошибок, а на фундаменте точного инженерного расчета. Каждый занимается в коллективе своим делом, со своей зоной ответственности и фронтом работ. Менять это я не планирую. Другое дело, что всегда есть талантливые, с высоким уровнем работоспособности и творческим отношением к делу сотрудники, которые нуждаются в карьерном росте и есть те, кто устал от одних и тех же задач и жаждет новых побед. Поэтому первоочередная задача – усиление кадрового резерва, развитие потенциала и грамотная ротация. И конечно, хотелось бы привлечь в компанию новые кадры, способные перевернуть мир в плане внедрения новых технологий и справиться с неожиданными и нестандартными задачами. Постоянное улучшение качества профессиональной жизнедеятельности и безопасности – вот главный ориентир. И если для этого будут требоваться кадровые перестановки, значит, мы их сделаем. Но все новые назначения будут основаны на старых заслугах.

– **Как изменился рынок за последние годы? Что Вы думаете об основных тенденциях развития?**

МЕТРОСТРОЙ ПОД НОВЫМИ ЗНАМЕНАМИ

19 июля Акционеры петербургского Метростроя избрали нового генерального директора. Компанию возглавил Николай Александров, сын Вадима Александрова, руководившего Метростроем с 1991 года.

– Главная тенденция – стратегический упор на масштабное освоение подземного пространства. Уверен, что коллектив «Метростроя» будет играть первостепенную роль в этом сложном процессе. Второй момент – усиление профессионального позиционирования, формирование отрасли метростроения как ресурса, способного применять накопленные знания для формирования нового города – более масштабного, техногенного, современного. Дан старт новому этапу масштабного развития подземки Санкт-Петербурга. В ближайшие годы коллективу предстоит выполнить значительный объем работ в рамках реализации программы развития Санкт-Петербургского метрополитена до 2020 года. Метро будет развиваться вместе с ростом города, и важно соответствовать новым вызовам. То, что сейчас происходит, – это слияние практического и теоретического опыта и более тесное взаимодействие между проектировщиками, строителями и инженерным составом в рамках реализации государственных задач по развитию города и строительству подземных сооружений.

Изменяются подходы, технические требования к объектам постоянно усложняются. Каждый проект – вызов. Сегодня любая стройка – это сочетание инженерного интеллекта зданий, безопасности и технологичности. Усложняются задачи, сокращаются сроки реализации, и применение технологий метростроения сегодня важно для создания не только тоннелей и метро, но и для проектирования и строительства масштабных проектов. Соответствовать новым тенденциям нам позволяет огромный опыт, умение работать в сложных гидрологических условиях, наличие уникальных технологий, преданность городу и практически военная дисциплина.

– **Многие высказываются за необходимость отказаться при строительстве метро от архитектурных изысков и сосредоточиться на безопасности и функциональности. Что по этому поводу думаете Вы?**

– Думаю, все одинаково важно. Но качество проектирования и строительства – в первую очередь. От него зависит и безопасность, и функция, и сохранение инженерных и эксплуатационных характеристик станции.

Что касается эстетики – тут я однозначно за то, чтобы продолжать архитектурные традиции советского и постсоветского периода. Из общей сметы на творческое оформление станций тратится не более 3%, при этом использование камня, мозаики, архитектурных элементов решает и вопросы качества нахождения людей под землей и навигационную безопасность. К созданию подземного ансамбля на протяжении существования привлекались лучшие архитектурные силы своего времени. Живописно-выразительные образы и формы производят сильнейшее впечатление на гостей культурной столицы и являются объектом туристического интереса. И еще одна мысль – метро сейчас – это своеобразная топонимическая и историческая летопись города, каждая станция посвящена определенному событию. Так зачем отказываться от этого, с учетом того, что к существенной экономии это не приведет, а объекты потеряют свою уникальность.

«Метрострой» – одна из немногих компаний, которая не растеряла свои наработки и кадры в период перехода от Советского Союза к нынешней системе организации, как многие когда-то знаменитые совет-

ские бренды, а с достоинством вышла из сложной ситуации, приумножив свои ресурсы – людские и технические. Сохранение высоких стандартов качества строительства, точного инженерного проектирования и художественная уникальность – основные грани нашего наследия, которые мы продолжим беречь.

– **Многолетняя деятельность компании «Метрострой» получила заслуженное признание не только в России, но и на зарубежном рынке. Планируете развитие в этом направлении?**

– Пока это громко сказано, но мы работаем в данном направлении. Еще в советские годы курировали строительство подземных сооружений в Праге и бывших странах СНГ. Консультировали зарубежных коллег и посещали и продолжаем посещать международные конференции, форумы, профессиональные подиумные дискуссии в разных странах. В новой истории заключили концессионное соглашение с индийскими партнерами на строительство метро в городе Дели (выполнено техническое сопровождение проекта). Оказался востребованным и наш профессиональный опыт на рынке Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ). Планируем ли мы развиваться в данном направлении? Скажем так, нам интересно рассматривать разные предложения, если они касаются наших профессиональных компетенций и, конечно, работа на международной арене является важным приоритетом. Но только после родного города. А здесь еще столько не сделано.

– **Что Вы чувствуете сегодня, став генеральным директором компании, и какие задачи ставите перед собой?**

– Чувствую гордость. Безусловно, гордость и ответственность. За именем компании «Метрострой» стоит история многолетнего развития города, признанная школа подготовки инженерных, технических и рабочих кадров в сфере подземного транспортного строительства. Быть частью этой школы ответственно и почетно одновременно. А уж руководить – тем более.

В коллективе меня научили, что такое преданность любимому делу, результативные показатели в работе, умение доводить задуманное до конца. Конечно, я понимаю меру ответственности. Результаты труда моего отца по праву заслужили глубокое уважение руководства города, петербуржцев. Я горжусь его достижениями, но вижу и свою собственную дорогу. Сильный характер объединяет представителей нашей профессии и думаю, что мне он передался по наследству и в рамках коллективного воспитания.

Новый период развития, качественно иной и не менее ответственный – совершенствование технологий, отлаживание бизнес-процессов, финансовая стабилизация системы и поиски нового вектора развития. Вы спрашиваете, как я себя чувствую? Как часть отлаженного механизма, который нужно сделать еще более высокотехнологичным. Текущий год для нас очень сложный и ответственный. И конечно, реализация масштабной программы невозможна без постоянной оптимизации самого процесса строительства – этим и займусь с первой очередь.

Мария Мокеева, «Деловой Петербург»

С юбилеем!

СОРОК ЛЕТ – ЭТО ДВАЖДЫ ДВАДЦАТЬ!



40 лет назад, 1 июня 1977 года, для строительства объектов промышленного и гражданского назначения ленинградского метрополитена приказом Министерства транспортного строительства СССР было создано СМУ-20 Ленметростроя.

ПРИКАЗ 179-ОК от 24.05.1977 по личному составу

На основании приказов Министерства транспортного строительства №43-ор от 25 марта 1977 года и Управления Ленметростроя №206 от 24 мая 1977 года «Об организации в составе Ленметростроя Строительно-монтажного управления №20»

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Яковлева Бориса Федоровича назначить исполняющим обязанности начальника СМУ-20 с 1 июня 1977 года, освободив от обязанностей заместителя начальника СМУ №17.

2. Алексеева Алексея Васильевича назначить исполняющим обязанности главного инженера СМУ №20 с 1 июня 1977 года.

И.о. начальника управления

Г.А. Федоров

Изначально организация была задумана как специализированная, и главной задачей являлось строительство и реконструкция депо и вестибюлей станций метрополитена. Электродепо «Северное», «Дачное», «Невское», вестибюли и машинные помещения станций «Пролетарская», «Ладожская», «Рыбацкое», «Черная речка» – вот далеко не полный перечень объектов, которыми «двадцатка» может по праву гордиться.

СМУ-20 строило поликлинику Метростроя, новые административно-хозяйственные здания ремонтно-механического завода в Пушкине, цеха завода «Лентехгаз», комплекс насосных станций завода «Катерпиллар», принимало участие в возведении жилых домов для работников Метрополитена и Метростроя.

В 1992 году предприятие получило горную лицензию, которая позволила вести подземные работы. В тот период коллектив СМУ-20 строил пересадочный узел между «Владимирской» и «Достоевской», вел работы по сооружению тоннельных выработок и перегонных тоннелей между «Садовой» и «Достоевской».

1990-е годы – сложный, противоречивый период новейшей истории нашей страны. Предприятия приватизируются, превращаются в акционерные общества. Не обошла реорганизация и «двадцатку», ставшую закрытым акционерным обществом.

Адаптация к новым условиям никогда не бывает простой, однако опыт и желание

созидать во благо нашего города сыграли немаловажную роль в том, что ЗАО «Управление-20 Метрострой» довольно безболезненно приспособилось к новым условиям. Более того, оно укрепило свои позиции, расширило сферу деятельности, активно взявшись за строительство общегородских объектов.

«Двадцатка» успешно справилась с реконструкцией здания Управления федерального казначейства на улице Чапаева, а построенное «двадцаткой» здание Управления федерального казначейства в городе Ломоносове, выполненное по индивидуальному проекту, прекрасно вписалось в ансамбль петербургского пригорода, известного своим музеем-заповедником в выдающимися архитектурными шедеврами!

В свое время в «Управлении-20» был создан участок гидроизоляционных работ, который занимается решением вопросов водозащиты сооружений на объектах Метростроя. И сегодня в «двадцатке» работа-



ют одни из лучших специалистов по гидроизоляции бетонных конструкций в городе. Полученный опыт используется в отраслях, не связанных с метростроением, и позволяет специалистам коллектива успешно справиться с различными заказами любой сложности. Гидроизоляционные работы по осушению подвалов и увеличению несущей способности фундаментов выполнялись в Малом Эрмитаже Петергофа, в Александринском театре (театре драмы имени А.С. Пушкина), в особняке Кшесинской, в котором работает музей политической истории России, в здании Центрального банка на Фонтанке...

Одним из первых в Петербурге «Управление-20» освоило промышленное изготовление бетонных полов методом вакуумирования с последующим нанесением полимерных материалов или упрочняющих составов. Такие полы выдерживают воздействие колоссальных вибрационных нагрузок и отлично служат при низких температурах.

Все это свидетельствует о том, что «Управление-20» зарекомендовало себя как стабильная организация, грамотно

использующая собственные ресурсы и производственную базу. Это организация, в которой работали и работают добросовестные профессионалы.

Об этом свидетельствуют и воспоминания ветеранов СМУ-20, и встречи с работниками «Управления-20» на строительных объектах. Если мерить возраст организации мерками человеческой жизни, сорокалетие – время зрелости. А беседы с молодыми и талантливыми работниками убеждают, что эту дату правильной считать дважды по двадцать.



*Есть самое высокое призвание
И нет священной в жизни ничего!
Метростроитель ты,
и все твоё сознание
В предназначеньи званья твоего.*

*СМУ-20, как в расцвете сил мужчина,
Которому ума не занимать,
Готового все новые вершины,
Как гордый олимпиец, штурмовать.*

*А потому во всех делах успеха
Хотим родной «двадцатке»
пожелать.
Два раза двадцать – нынешняя вежа,
Зовущая к победам нас опять.*

*Татьяна Морозова,
ветеран Метростроя*



С юбилеем!

НОВЫЙ КЛАСТЕР НА КРЕСТОВСКОМ ОСТРОВЕ ХОРОШО СМОТРИТСЯ

Круглосуточно идут работы на «Новокрестовской». Монтируется опалубка и, наоборот, ведется демонтаж бетонных колец. Здесь трудятся работники СМУ-20.



Бетонщик Николай Терехов в тот день работал свою 70-ю смену в СМУ-20. До этого трудился в разных организациях и в разных городах. И вот стал метростроителем.

– Как работаете здесь? – спрашиваю его.

– Нормально. Как везде, но все же получше.

– Чем?

– Тут учителя хорошие, всегда подскажут, покажут. Хотя опыт работы у меня немаленький, а подземную станцию строю впервые.

– Как движется процесс? – задаю вопрос уже начальнику участка Дмитрию Александровичу Демченко.



– Завершаем монолитные работы, сделаем все в срок, поскольку у нас огромный опыт в монолитных конструкциях. Параллельно приступаем к отделочным работам. Основные работы – это устройство перекрытия на отметке 6.400, бетонирование очередной захватки произошло 12 июня, как известно, в метростроении праздничных дней не бывает. В День России уложили 135 кубов бетона.

Далее – устройство стен в осях 1-5 с уровня платформы, затем сконцентрируемся на устройстве прижимных стен. С одной стороны – «стена в грунте», покрытая специальным гидроизолирующим составом, а с другой нам предстоит вытолкнуть армирование и смонтировать опалубку. Сложность данной конструкции состоит в том, что работы ведутся в замкнутом контуре без применения каких-либо средств механизации, а также при креплении не применяется



винтовая арматура (шпильки). Вся нагрузка ложится на специальные распорки, которые необходимо крепить особо внимательно. Ценой ошибки может стать излив нескольких десятков кубометров бетонной смеси, а это ЧП!!!

«Двадцатке» предстоит отделка служебных помещений – штукатурка, покраска, устройство подвесных потолков, установка дверей, то есть как раз то, для чего сорок лет назад создавалось СМУ-20 наряду со строительством депо, в чем организация специализируется.

– Вы недавно работали на «Проспекте Славы»...

– Да, мы там полностью отлили платформу в среднем станционном тоннеле. В пониженной части Вестибюля номер 1 возвели ограждающие монолитные конструкции. Работа на «Проспекте Славы-2» продолжается, поскольку это пусковой объект. Здесь же – стратегически важный участок, к которому приковано внимание всей страны.

Открыв окошко вагончика, Дмитрий Демченко подзывает меня и показывает панораму строительства:

– Вы посмотрите, какой в западной части Крестовского острова новый кластер получается: стадион, ЗСД, Яхтенный мост и даже «кукурузина» неплохо смотрится.

Относительно последнего объекта, который уже сейчас вызывает отторжение у многих людей, у нас случилось несогласие. По всему остальному – ставим плюс. А за объект, вверенный СМУ-20, не волнуемся. Он в надежных руках.

«РЕДУТ», «ЗАСЛОН»... НЕ СТАДИОН, А НАСТОЯЩИЙ БАСТИОН!

Проведение Кубка Конфедераций станет отличной проверкой не только сборной России по футболу, но и самого стадиона на Крестовском острове. В том числе, и на предмет безопасности людей. А система здесь выстроена такая, что новый спортивный объект впрямую называть не стадионом, а бастионом.



К первому международному турниру, который теперь проводится за год до Чемпионата мира по футболу в странах, принимающих самый многолюдный турнир, объект в плане безопасности подготовлен в соответствии с последними требованиями.

– Периметр безопасности полностью готов, – говорит заместитель генерального директора по производству Игорь Борисович Сергеев. – На всем его протяжении установлены «Редуты», «Заслоны», сетки «Махаон», а на Северной дороге установили дополнительные элементы для системы безопасности «Паутина», чтобы никто не мог перелезть через ограждения.

«Редут» – это насыпная противовзрывная конструкция; сетка «Махаон» – ограждение; «Заслон» – противотаранное бетонное устройство, каждый блок которого, соединенный тросами, весит 2,2 тонны. На въездах установлены еще одни противотаранные устройства типа «Покат».

Вот такие нынче требования. А куда денешься, если в мире неспокойно, а спортивные турниры, призванные объединять людей всех стран, становятся привлекательными для разного рода хулиганов и, что еще хуже, для международного терроризма. Отсюда – все

более жесткие правила безопасности, предъявляемые Федеральной службой охраны и Федеральной службой безопасности. И каждая, на первый взгляд, незначительная деталь может сыграть коварную роль.

– В нашем случае применима знаменитая фраза Ленина: «это мелочь, но это такая мелочь, которая может иметь решающее значение», – рассуждает Игорь Борисович. – Пройдут специалисты ФСО, не понравится им, например, дверной проем, скажут: зашить, или, наоборот, сделать дополнительную дверь, – мы обязаны подстраиваться под их требования.

После финального матча Кубка конфедераций будут подведены итоги как самого турнира, так и работы системы безопасности. Безусловно, что-то придется поправлять. Не оттого что сделали некачественно, а по причине невоспитанности представителей фанатских движений, которым нужно обязательно что-то сломать или испортить.

Но это будет уже в июле. Удастся ли посмотреть Игорю Борисовичу и его коллегам футбольные матчи на новом петербургском стадионе? Говорит, что нет, не положено. Будут смотреть по телевизору. Если получится.

Ну а уровень защиты объекта уже успели оценить футболисты.

– Великолпно выстроена безопасность на стадионе. Инфраструктура вокруг тоже радует – все сделано для болельщиков, – так сказал нашему корреспонденту лучший нападающий «Зенита» всех времен Александр Кержаков.



УЗКИЙ УЧАСТОК – НЕ ЗНАЧИТ «УЗКОЕ МЕСТО» ПРОИЗВОДСТВА



Сложности в метростроении бывают разного рода. На строительстве станции «Проспект Славы», где специалисты «Управления-20» занимаются монтажными работами, иной раз и до рабочего места не добраться.

Маркшейдеры Татьяна Болучевская и Александра Кузьмина

– Приходится работать в стесненных условиях, – говорит начальник участка Сергей Александрович Батушкин. – А что делать? На ограниченной, довольно узкой площадке соседствуют три организации. А шире-то не сделать: с одной стороны Бухарестская улица, часть которой и так забрали под стройплощадку, с другой – церковь, которую также строило «Управление-20».

Сложности с очертаниями участка успешно преодолеваются, потому что узкое пространство не значит «узкое место производства». Здесь, на Бухарестской улице развернут широкий фронт работ.

– Главное – это знать, кто что может и грамотно расставить людей, – считает прораб Андрей Сергеевич Анпилов, – тогда и работники чувствуют уверенность в своих силах, и руководители спокойны за качество.

Маркшейдер Александра Сергеевна Кузьмина рассказывает:

– Маркшейдерский отдел решает широкий спектр инженерно-технических задач, начиная с выноса в натуру основных несущих элементов конструкций и заканчивая развитием и уравниванием опорного обоснования, как в шахте, так и на земной поверхности. Несмотря на большой объем работ и сжатые сроки строительства, наш молодой коллектив выполняет поставленные перед нами задачи качественно и вовремя.

– Доливаем платформу среднего станционного тоннеля, – добавляет горный мастер Михаил Владимирович Рыбин. – Осуществляем там гидроизоляцию, делаем литые перекрытия, а также полную отделку тяговой подстанции.

Работы выполняются самые разнообразные, от отделки помещений до устройств железобетонных конструкций, фундаментов плиты, фундаментов машинного отделения, траволаторов подземного пешеходного перехода. К 1 сентября все монолитные работы должны быть закончены, ведь в декабре предстоит сдача станции «Проспект Славы». И нет повода сомневаться в том, что все будет сделано качественно и в срок.

С юбилеем!

И ПОД ЗЕМЛЕЙ, И НА ПОВЕРХНОСТИ!



Дмитрий Дмитриев – заместитель главного инженера по производству, руководитель проекта по строительству Многофункционального Музейного центра в Рождествено от ЗАО «Управление-20 Метрострой»:

– В августе мы завершаем все монолитные работы по контуру нового Музейного центра и выходим под кровлю. В июле приступаем к фасадным работам, ну

а сейчас выполняем гидроизоляцию фундаментной части, ее утепление и обратную засыпку. Параллельно заказываем инженерное оборудование и с августа планируем плотно заняться инженерией, наружными сетями, пожарными резервуарами, насосной станцией и т.д. К осенним заморозкам рассчитываем полностью закрыть контур и приступить к чистовой отделке. К следующему лету ясно прорисуются очертания фасада, кровли и внутренних помещений, здание приобретет практически законченный вид.

В юбилейной публикации мне хотелось бы пожелать родной «двадцатке» главного: больше интересной работы, масштабных строительных проектов – посложнее и поинтереснее! Правда, лично у меня больше опыта в строительстве на поверхности, поэтому надеюсь поучаствовать в возведении новых, значимых для города наземных объектов. Заметьте, сейчас «двадцатка» участвует практически во всех монолитных работах Метростроя – и под землей, и на поверхности: на «Новокрестовской», на «Проспекте Славы», на новых шахтах Красносельско-Калининской линии, на стадионе, и т.д. «Обрастаем» опытом, наращиваем людские и технические резервы. Одним словом, развиваемся, стараемся не стоять на месте, а двигаться вперед!

ДЛЯ НАС
В МОНОЛИТНОМ БЕТОНЕ
СЕКРЕТОВ НЕ ОСТАЛОСЬ

Главный инженер СМУ-20 **Константин Асафьев**:

– Сегодня строительная загрузка позволяет говорить о том, что наша организация работает практически в полную силу. Кое-где людей даже не хватает. Сложнее всего на «Новокрестовской»: это действительно очень большой объект и предельно сжатые сроки. От «двадцатки» здесь в круглосуточном графике работает порядка 60 человек. Ведем монолитные работы, во второй половине июня приступим к отделке. И начнем с того, что требует скорейшей передачи под монтаж оборудования – с ТПП. Хотелось бы особо отметить грамотную работу начальника участка на «Новокрестовской» Дмитрия Александровича Демченко. Ответственный, компетентный инженер и толковый организатор.

В целом хочу пожелать организации, в которой имею честь работать, большего участия в проектах петербургского метростроения. К сожалению, пришлось практически отказаться от нашего основного направления – строительства депо. Но мы сумели структурно переориентироваться и выйти на другой спектр задач. Это, прежде всего, обстройка всех конструкций по окончании проходки, выполнение комплекса общестроительных работ. После «дамбы», «Мариинки» и особенно нового стадиона для нас в монолитном бетоне секретов не осталось. Это направление представляется главным и наиболее перспективным в дальнейшем развитии. С юбилеем, дорогие друзья!



Вспоминают ветераны

И ТУТ УВИДЕЛИ
«ПИЗАНСКУЮ БАШНЮ»!

27 лет проработал в СМУ-20 Василий Петрович Воеводин. До образования «двадцатки» он был электросварщиком в СМУ-19, а когда предложили перейти в новое специализированное строительно-монтажное управление, сразу согласился. Немалую роль сыграло то, что в молодости всегда интересно открывать что-то новое, быть пионером. В смысле – первым. А тут еще открывалась и перспектива быстрее получить жилплощадь, что тоже, согласитесь, немаловажно.

– **Н**ас никто не неволил, всей бригадой перешли добровольно, – говорит Василий Петрович. – Перешли всей бригадой.

Первым объектом стало депо «Автово», затем были работы в машинных отделениях и вестибюлях «Выборгской», «Политехнической», «Академической». Там, на этих станциях, впервые опробовали сборку ферм 30х30 общей площадью 900 квадратных метров. Заниматься приходилось не только электросварочными работами, но и смежными профессиями. Бригада в Метрострое – это как на флоте экипаж, одна семья. Никто никого не подводил, и потому сегодня Василий Петрович с удовольствием вспоминает годы, прожитые в СМУ-20.

Были ли трудные, нестандартные ситуации? Конечно. При строительстве депо «Автово», вспоминает он, летом залили фундаменты, а колонны выставляли зимой. Осенью в дождливую погоду под подушку фундамента попала вода. Колонну увело в сторону.

– Когда 24-метровую ферму монтировали, пролеты высокие – я и Коля Лебедев ферму поднимаем и – что такое? Он майнует, а мы не поймем: не хватает фермы. Будто проваливается. И тут увидели эту «пизанскую башню». Надо выходить из положения. Подвели бульдозер, подтянули ее за верх и тут же обварили. Все дело сделано.

Без таких экстраординарных моментов не обходится, наверно, ни одно строительство. Важно вовремя и грамотно найти решение. Этим и славны метростроевцы. И представители «двадцатки» – яркий тому пример.

Неоднократно Василий Петрович удостоивался звания «Ударник коммунистического труда». У него много наград, среди которых главная – орден Трудовой Славы.

Василий Воеводин вышел из бригады Александра Панова. По жизни они дружили, в работе – соревновались. Как в старом и добром советском кино. Только здесь все было в реальности.

РАБОТАЛИ
УДАРНО!

Как и Воеводин, с самого начала образования СМУ-20 в нем работал другой орденосец – Виктор Александрович Кайгородцев. Орден «Знак Почета» он получил в 1986 году, когда за его плечами был уже богатый опыт работы в Ленметрострое, ведь начинал он также в СМУ-19.

Правда, воспитанник Александра Панова, в отличие от своего товарища, при переходе в «двадцатку» о квартире не думал. Был холостой, и проблема жилплощади не волновала. Как говорил известный киногерой Олега Ефремова, «в жизни это бывает».

Первым местом работы в новом подразделении для Виктора Кайгородцева стало депо «Северное», куда его направили бригадиром монтажников.

– Приезжали самосвалы ЗиЛ-130, вываливали цемент, и мы быстро вручную его перекидывали, – вспоминает ветеран. – Сейчас-то смотреть приятно, давно уже работают миксеры. Нам и мечтать о них не приходилось. Но работали ударно. Тогда по понедельникам проводились регулярные выездные комиссии. Помню, как дали нам в пятницу задание: к комиссии сделать смотровую канаву. А уже был вечер четверга. И вот за пятницу и выходные все сделали, смонтировали. После комиссии нас премировали. Так что рабочий класс не обижали.

Всякое было в практике Виктора Кайгородцева. С юмором вспоминает он историю строительства депо в Рыбцаком. Там работать пришлось на территории, занимаемой прежде военными. Так случилось, что сваи вбивать пришлось на бывшем... отхожем месте. Понятно, приятного в этом, мягко говоря, мало. Никто не хотел этим заниматься. В итоге, пришлось подмазывать водителя самосвала. Привезли машину песка – бух в яму, все перемешали и вывезли. Один раз, другой третий...

– Чем подмазывали-то?

– Известно чем – жидкой валютой на все времена.

С теплотой вспоминает Виктор Александрович своих товарищей: Юрия Васильева, Владимира Балужева, Евгения Климова...

– Эти мои товарищи и еще человек семь-восемь, работавшие в моей бригаде, сами стали бригадирами, – гордится Виктор Александрович.

Как о самом сложном периоде говорит он о 1990-х, когда строительство метро практически прекратилось, в бригадах оставалось по два-три человека. Специалисты «двадцатки» находили применение своим силам на строительстве табачной фабрики в Шушарах, на заводе «Форд» во Всеволожске, деревообрабатывающем комбинате в Пестове Вологодской области.

К счастью, наступили другие времена. Уходя на пенсию в 2010 году, Виктор Александрович знал, что дело строительства петербургского метро в надежных руках.

Метростроение



«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ

Сейчас главная задача участка Максима Федорова – закончить ко Дню строителя весь монолит и перенести «основной акцент» на отделочные работы. «Заносить хвосты» за очередным десантом подрядчиков требуется бегом: срочно освободить готовые площадки под укладку гранита, штукатурку, навеску металлокерамики, прокладку кабельной продукции, монтаж эскалаторов и т.д. На «красоту» и «инженерку» останется около 8 месяцев.

В 7 утра выдаются наряды «своим»: бригадирам СМУ-15, с 7 до 8 пересменка, к 9.00 подтягиваются подрядчики. Записывают в блокноты, принимают участки работ, жалуются на проблемы, поднимают вопросы и т.д. Своих бригадиров Максим погоняет, таков рабочий порядок на стройке, да и как известно люди понимают жесткое слово быстрее, чем сладкие трели. С подрядчиками другое дело: Федоров сама корректность, благодушие и терпение.

Максим Федоров, начальник участка: — В этом месяце мы завершили бетонирование последнего перекрытия на 6.400. В железобетон одето 2/3 станции: перекрытия, стены, платформа, эскалаторные наклоны, центральная платформенная стена и т.д. Ко Дню строителя закончим весь монолит по станции.

Под землей на всех ярусах интенсивно ведутся черновые отделочные работы,

установка перегородок из газобетона и сэндвич-панелей. Начинаем отделку и в зоне ТПП (тягово-понижительной подстанции): здесь выполнена гидроизоляция, стяжка, вмонтированы закладные под установку трансформаторов, ведутся штукатурные работы.

Особое внимание уделяем устройству полов на платформе, а также подготовке к облицовке стен и колонн. Подрядчикам

передано более 1/3 платформы (450 м²) под укладку гранита. Облицовка стен и колонн будет выполнена из металлокерамики. Кстати, на следующей неделе подрядчики выйдут на монтаж раздвижных дверей из особого закаленного стекла.

В летний период стараемся установить и основные железобетонные конструкции **внешней части станции** на отметке 15.600 и выше: обвязочную балку (готова на 80%), входные группы №1 и №2, лифтовые зоны и зоны лифтовых фонарей. Это важно выполнить в теплое время года, тогда станцию можно было бы засыпать песком, начинать демонтаж строительной площадки и затем переходить к благоустройству, а не зимой это делать.



Мы готовы передать подрядчикам определенные объемы и для **чистовой отделки** служебных помещений станции. Прежде всего, стен и потолков. Ждем поступления отделочных материалов из УПТК.

— **В чем основные проблемы?**

— Основные проблемы все-таки чертежи. Заказчик с этими чертежами сильно притормаживает. Проект приходит поздно, в нем зачастую не учтены отметки: начинаем армировать, потом останавливаемся и все переделываем. У нас на руках около пятидесяти проектов – разные зоны работ... В половине из них много технических ошибок и откровенного брака. Чаще всего

натякаемся на «арматурные» ошибки: в основном листе одна арматура, а в спецификации почему-то другая. Нередко в рабочих чертежах «не бьются» отметки. Например, перед укладкой камня на платформу пришлось снимать гидроизоляцию и стачивать бетон, чтобы как-то выйти на заданную отметку. А все потому, что не учли уклон эскалаторных плит. Конечно, объем строительства большой, сроки сжатые, все это понятно, да и проблемы вполне решаемы, но времени жаль.

В ближайшей перспективе **комплектация станции инженерными сетями и оборудованием**. Процесс трудоемкий, творческий и отнюдь не быстрый. Но Максим, как всегда, абсолютно спокоен, можно сказать, даже несколько расслаблен.

— Есть опыт организации таких монтажей на объектах Водоканала. Будет проект, будем разбираться, разговаривать с подрядчиками. Подрядчики не дураки – я уверен в их компетентности и подготовленности. Сейчас ждем проектную документацию, посмотрим чертежи, разместим заявку на материалы. Инженерную часть будут обеспечивать 10-12 подрядных организаций. Приступаем через две недели.

Все мы успеем! Справимся. Впрочем, чтобы у читателя не началось головокружение от наших успехов, скажу прямо: от общего объема сделано процентов 50. И сейчас начнутся самые сложные, самые тонкие работы.



СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА – В ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА!



«Беговая», строится!

«Беговая» – объект самого пристального внимания всего города. И уж точно – каждого жителя Приморского района. В прошлом номере нашей газеты мы писали о том, что в июне отставание от графика будет сведено к нулю.

— Так оно и есть, – говорит руководитель проекта Геннадий Дмитриевич Андреев. – Сейчас ведем работы в соответствии с производственной программой.

— А что же сейчас делается на будущей станции?

— Активно сооружаются перекрытия на отметке 6400. В этой работе принимают участие подрядные организации, они ведут работы на разных участках станции, что позволяет существенно ускорить ход выполнения пускового графика.

По строгому графику, который жестко контролируется Геннадием Андреевым и начальником участка Игорем Котовым, идет приемка бетона.

— Иначе нельзя, – рассказывает Игорь Евгеньевич. – Срывы бетонирования недопустимы. Если же возникают проблемы, решаем их в оперативном порядке, привлекая к этому отдел снабжения и механическую службу.

На объекте активно продолжается и работа по сооружению пристанционных выработок, таких, как демонтажные ходки и демонтажная камера ТПП, лестница эвакуационного выхода НВУ-464 и 463.

Уже ясно обозначились контуры будущих подземных переходов на Туристской улице и у торгового комплекса на улице Беговой. На втором переходе, через Беговую, сооружается основание и ведутся изоляционные работы.

— Заизолировано уже 442 квадратных метра! – сообщает звеньевой изоляционных работ Павел Васильевич Махалов. – Работается легко и просто!

— С чего это?

— А с того, что во всем видим и чувствуем поддержку товарищей и руководства.

Уже подходит к завершению строительство основных конструкций НВУ-464. Ведутся работы по сооружению



стен вентиляционного киоска и гидроизоляция покрытия, то есть, верхней плиты. На отметке +10.00 возведено 50% внутренних конструкций. Это стены служебных и технологических помещений, расположенных на этой отметке.

— Самое главное, что сегодня началась разработка грунта на следующем уровне, до +0.18, – подчеркивает Игорь Котов.

Разработка ведется механизированным способом с применением спецтехники: мини-экскаваторов, погрузчиков и мини-самосвалов, предназначенных для работ в стесненных условиях.

Вовсю идет демонтаж обделки специальным устройством с манипулятором.

— Осталось 12 полуколец, в конце месяца снимем верхний свод и продолжим разбирать обратный свод, – продолжает рассказывать по ходу дела Котов.

— А «тверская» бригада Александра Иванович Бобыря сварила бункер для разработки грунта с отметки +2.300 до отметки +0.180, – говорит заместитель начальника участка №5 Дмитрий Александров.

Другая бригада – монтажников и сварщиков, которой руководит Александр Рендаков, завершает монтаж металлоконструкций для внутренних перегородок на отметке +10.0.

— Тоже работает легко и просто? – спрашиваю его.

— В общем, да, – пожимает плечами Александр Рендаков.

— Скромничает, – вставляет Котов. – Это очень ответственная работа, надо читать чертежи, вести проектную документацию. Даже минимальное отклонение от проектных отметок недопустимо. Эти мужики – настоящие мастера!

В общем, работа кипит. Количество работников увеличилось на 30%. К строительству станции привлекаются только квалифицированные работники, прошедшие обучение и имеющие соответствующие документы.

Вот из этих слагаемых и складывается картина будущего успеха.

СМУ-13 ЖДЕТ ФИНАЛА КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ

Работы на Васильевском острове, где строится станция «Большой проспект» – продолжение Правобережной линии, – проводятся в соответствии с графиком. Идет проходка перегонного тоннеля II пути. Пройдено около семисот пятидесяти метров. Всего же предстоит пройти 2220,5 метров. Уже приступили к сооружению проема ТПП.

На углу Большого проспекта и Косой линии Горный мастер Роман Гридасов совместно с рабочими планирует очередность дел.

– Разработку грунта стартового котлована ведем стреловым краном с грейфером. Разработали четырнадцать метров, – объясняет он.

Когда проходчики дойдут до глубины двадцать четыре метра, будет заливаться плита днища и начнут подниматься железобетонные стены.

– Готовимся к раскрытию станционных проемов, – говорит руководитель проекта Александр Боднар. – Но проходка идет сложно. Есть серьезные проблемы с вывозом грунта.

– Видите? – показывает на вываленный грунт начальник участка №1 Николай Мещеряков.

На Косой линии выросла настоящая гора. Даже две.

– Вот это как раз больше всего и беспокоит. Вывоз грунта мы можем осуществлять только в период простоя щита «Надежда», когда освободившиеся машины перебрасывают к нам. А простой «Надежды» бывает только во время планового ремонта или технологического перерыва.

Дополнительный перерыв метростроители из СМУ-13 получили во время проведения футбольного матча на Кубок Конфедерации между Россией и Новой Зеландией. Теперь с надеждой ждут финала. Потому что «Надежда» в этот день остановится, и гора на Косой должна будет изрядно уменьшиться...

Ну а в остальном, как говорится, все идет по плану.



Гора на Косой линии

Решаем задачи

«МЕТРОСТРОЙ» И «ВОДОКАНАЛ» ОБЪЕДИНЯТ УСИЛИЯ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ОТРАСЛЕВЫХ ЗАДАЧ



15 июня 2017 года состоялось совместное заседание Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ и Российского общества по внедрению бестраншейных технологий под председательством генерального директора ОАО «Метрострой» Вадима Александрова.

Заседание проходило в ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» при личном участии генерального директора Евгения Целикова. Обращаясь к участникам заседания, Евгений Целиков отметил, что «Метрострой» и «Водоканал» – партнерские организации, реализующие общие задачи по повышению качества городской среды и всегда готовые оказать друг другу поддержку. Он одобрил предложение Вадима Александрова включить представителей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» в состав Комитета по освоению подземного пространства НОСТРОЙ для совместного решения актуальных отраслевых проблем.

Водоканал заинтересован в развитии подземного строительства, ведь большой объем работ по прокладке и ремонту подземных инженерных коммуникаций на территории плотной городской застройки выполняется с применением бестраншейных технологий, в том числе – горизонтально направленного бурения (ГНБ). В рамках заседания были затронуты вопросы подготовки к публикации 2-й актуализированной редакции СП «Подземные инженерные коммуникации. Про-

кладка горизонтально направленным бурением» и сборников расценок. Кроме того, при поддержке НОСТРОЙ планируется провести анализ российской законодательной базы бестраншейного строительства с учетом зарубежного опыта. Членами Комитета разрабатываются профессиональные стандарты, легализующие рабочие и инженерные профессии в области ГНБ и других методов бестраншейного строительства.

Важность комплексного подхода к развитию городского подземного пространства подчеркнул заместитель председателя Комитета по освоению подземного пространства, генеральный директор СРО «Объединение подземных строителей» Сергей Алпатов. Он сообщил, что губернатору Георгию Полтавченко направлено обращение с предложением разработать и включить в генеральный план Санкт-Петербурга пилотный раздел по комплексному освоению подземного пространства.

Как отметил Вадим Александров в завершение заседания, у города есть понимание важности комплексного освоения подземного пространства как инструмента формирования комфортной среды, и задача профессионального сообщества – максимально эффективно продвигать это направление.

Подготовила Лариса Дубровская,
СРО «Объединение подземных строителей»



НАША ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА – МОНОЛИТНЫЕ КОНСТРУКЦИИ

Грунт из котлована станционного комплекса «Дунайский проспект» был полностью выбран уже в апреле. «Хвосты» остаются только в зоне пешеходного перехода, но и то – не по вине строителей. Здесь до сих пор не вынесены коммуникации. Эта тема тянулась два года. За чей счет должны выноситься коммуникации? – решала вопрос транспортная Дирекция. Слава богу, источник финансирования найден. Осталось получить ордер на проведение этих работ и, соответственно, на сужение проезжей части улицы Бухарестская на время строительства перехода. А в остальном общестроительные работы идут строго по графику.



Начальник строительного участка СМУ-11 Алексей Смирнов:

– В конце июня метростроевцы СМУ-11 завершат бетонирование плиты днища, а в сентябре замкнут железобетонный контур станционного комплекса, включая возведение всех основных конструкций внутри станции: платформ, стен, центральной путевой стены, подплатформенных стенок и т.д. Армирование конструкций, кроме отдельных участков путевой стены и платформы, выполнено в полном объеме, впереди у строителей только опалубка и бетон. Если мерить эти монолитные работы кубометрами, остается залить в котлован каких-то 4000 кубов.

Уже в марте мы подошли к обустройству служебных и офисных помещений: на отметках +6.6 и +9.9 началось возведение внутренних перегородок из газобетона. Сейчас все перегородки (а их просто огромное количество! – прим. ред.) практически построены. Приступаем к чистовой отделке этих помещений. Для приведения комплекса отделочных работ к единому «формату» было решено подготовить «под ключ» несколько эталонных комнат. Чистовая отделка, проводка, установка сантехники, все должно блеснуть как на параде. Тогда мы сможем представить их метрополитену, получить согласования и запустить отделку служебных помещений по единой общей технологии.

И все же наша главная задача на ближайшее будущее – закончить в сентябре все монолитные конструкции на станции. Должен сказать, что для этого Метростроем сегодня созданы хорошие предпосылки: у нас не возникает проблем с поставками строительных материалов. УПТК точно в срок поставляет все необходимое – арматуру, бетон, гидроизоляцию. Производственный график монолитных работ на станции выполняется без сбоев. Работы предьявляются, акты составляются, утвержденные сметы принимаются Технадзором. Все выполненные работы утверждены, формы КС-2 подписаны и ушли в Дирекцию.

Хочу отметить, что параллельно с монолитными работами коллектив нашего участка совместно с коллегами из ТО-3 разработал технологию и реализовал такелаж рельсовых плетей через станцию. Заметьте – весь комплект рельсов для первого и второго путей в направлении станции «Южная» был переправлен через нашу станцию до заливки плиты днища. Это была интересная и довольно замысловатая операция.

Вся инженерная «начинка» станции будет выполняться одним подрядчиком (он же поставщик основных материалов и оборудования) – компанией «Ленспецавтоматика». К работам подрядчик уже фактически приступил: сформированы и отправлены в УПТК заявки, на технических этажах (6.6 и 9.9) уже выполняется проверка закладных, монтаж металлоконструкций и т.д. В соответствии с Программой, утвержденной транспортной Дирекцией, подписан общий график работ. Но увы! Чтобы начать основные работы, в том числе запустить производство необходимого инженерного оборудования и материалов, нужны смета и деньги. Сметы нет, денег тоже нет. А в декабре 2017 года вся «инженерка» должна быть установлена. Как-то так...



Электросварщик
Владимир Демин –
наш человек!

Метростроение



КОГДА ЖЕ К НАМ ПРИДЕТ «СЛАВА»?

Станция «Прспект Славы» построена. В железобетонных конструкциях.

Начальник участка ТО-3 Иван Кашин:
 — На станции укладывают последний бетон в боковую платформу. Вторая платформа в основных монолитных конструкциях полностью готова. На цоколь стен тоннелей уже уложен бордюрный камень, на путевой стене по правому станционному тоннелю отделочники СМУ-19 ведут укладку облицовочного камня. Идет отделка подплатформенных помещений: здесь специалисты СМУ-20 заканчивают кирпичную кладку, переходят к штукатурным работам и к укладке кафеля. В ближайшие несколько дней к работе приступит серьезный подрядчик — «Ленспецавтоматика». Коллектив компании займется вентиляцией, слаботочкой, освещением, сигнализацией, связью и т.д. Где-то через месяц «Ленспецавтоматика» начнет монтаж сложных инженерных систем. По плану в конце декабря подрядчик должен закончить монтажные работы и до первого марта 2018 года выполнить пусконаладку.

Ну а в целом график у нас один: хотелось бы к концу декабря 2017 года, досрочно, с

годовым опережением установленных сроков станцию представить метрополитену на общую пусконаладку. Что это значит? Это значит, что станция построена и метрополитен может начинать проверку и обкатку всех ее систем. Кстати, в этой связи стоит, наверное, отметить, что через месяц мы начинаем демонтаж временных затворов, отделяющих «Пр. Славы» от действующего метрополитена со стороны «Международной». Задача технично и быстро вырубить Брокками двухметровые бетонные пробки, состыковать верхнее строение пути и запустить мотовозы. Они начнут завозить к нам на станцию инженерное оборудование и кабель.

Ближайшая задача Тоннельного отряда — положить путевой бетон по первому пути и закончить на этой трассе строительство рельсошпальной решетки (по второму пути, если демонтировать затвор, уже можно проехать до станции «Дунайский проспект» на мотовозе). И собственно — все. Наша строительная миссия на этой станции выполнена. Теперь дело за подрядчиками.

Разумеется, все дальнейшие работы будут вестись под общим контролем ТО-3 как ответственного подрядчика.

20 июня журналисты городских СМИ, представители КРТИ и транспортной Дирекции осмотрели станционный комплекс «Прспекта Славы» и прокатились на эскалаторе.

— Эти эскалаторы спроектированы и изготовлены специально для наклонных ходов Пр. Славы-1 и Пр. Славы-2. Система соответствует всем современным нормативам, а с точки зрения безопасности включает все существующие степени защиты, которых здесь более тридцати, — рассказывает о своем детище генеральный директор СМУ-9 Алексей Валентинович Уханов.

— Траволаторы на станции тоже ваши?

— Точно так. Наша разработка и наше производство.



— Эскалаторы СМУ-9 дешевле или дороже отечественных аналогов?

— Это закрытая информация, но если обойтись без цифр, могу сказать, что наша машина на 20-30% дешевле импортных аналогов. И дешевле отечественных.

— Какие планы дальнейшего производства?

— Проектировать и устанавливать наши эскалаторы на всех строящихся объектах Метростроя, участвовать в конкурсах и пообедать.

О художественном убранстве станции журналистам рассказал автор архитектурного проекта Николай Викторович Ромашкин.

— Оформление станции и примыкающего к ней сквера посвящено героям Афганской войны и героическим пожарным. Вестибюли решены в бело-красно-золотых тонах, торцевые стены вестибюлей украсят яркие мозаичные панно, выполненные по проекту народного художника РФ, академика РАХ, Александра Быстрова. Надеемся, что будет красиво.

Представитель технического заказчика, инженер Дирекции транспортного строительства Станислав Петров тоже отвечал на многочисленные вопросы.

— Метростроевцы утверждают, что денег на достройку станции не хватает...

— Работа по увеличению цены контракта и определению достоверной стоимости объекта ведется. Мы прикладываем все усилия, чтобы совместно с Метростроем собрать необходимые обоснования.

Черту подвел заместитель генерального директора ОАО «Метрострой», главный инженер **А.Ю. Старков:**

— Степень готовности станции высокая. Но, чтобы не сорвать набранный темп работ, требуется, во-первых, оперативное решение вопроса о дополнительных авансах на текущий год. А во-вторых, решение основного вопроса — о корректировке стоимости контракта за данный участок Фрунзенской линии. Если эти вопросы не будут решены в ближайшее время, потребуется пересмотр сроков сдачи объекта. Но давайте все-таки верить в лучшее. И город, и народ заинтересованы в пуске этой линии, поэтому думаю, что в марте 2018 года пуск этого участка состоится.



ДЕЛО ЗНАЕМ!



Заместитель начальника участка ТО-3 Андрей Бородин:

— Монолитную черновую обделку закончили на отметке 45 метров, а сейчас проходим нижнюю часть ствола в обделке диаметром 7,9. Работаем так называемый нижний вентузел. На 20 июня смонтировано 9 колец из 14. Ведется разработка породы под десятое кольцо. Одновременно с проходкой шла армировка ствола и подготовка под устройство шахтного подъема.

Мы должны пройти весь ствол, соорудить рассечку, взять в обе стороны колотты, «обнизиться», все это заармировать, поставить опалубку, забетонировать, построить монтажную камеру, в которой будет собран тубингоукладчик для дальнейшей проходки рудовра.

Параллельно на поверхности стройплощадки силами слесарных звеньев участка под руководством сменного механика Ивана Алексеева сооружается горный комплекс. Идет монтаж тельферной, крановой и бункерной эстакад. И вот когда все это будет построено (только тогда и не раньше!), на ход пустят клетевой подъем. А пока вся проходка топает к забою и обратно на своих двоих.

Сменный механик ТО-3 Иван Алексеев:

— Горный комплекс строится в хорошем темпе. Идет планомерная, согласованная работа. Для монта-

На шахте 842 в полный рост идет проходка ствола и сооружается горный комплекс.



жа тельферной эстакады уже готово 14 колонн из 25, для бункерной эстакады изготовим еще 20. Вся подготовка и раскрой металла ведется непосредственно на площадке. Монтажные работы разбиты на этапы. 23 июня начинаем сборку тельферной эстакады, и в июле она будет готова.

Это не первый наш горный комплекс. Все монтажники в звеньях отлично сработаны, имеют большой опыт подобных операций. Должен вам сказать, что собрать горный комплекс — дело довольно-таки замысловатое. Массивная конструкция, сборка которой требует особой концентрации. Наиболее трудоемкий этап — это, конечно, монтаж подшивной площадки копра. Элемент сам по себе сложный, чтобы точно его установить, придется повозиться. Но от этого зависит соосность подъемной шахтной установки и самого шкива. Малейшие отклонения подшивной неизбежно приведут к нарушению функциональности всей системы.

Да, Иван дело знает. И это хорошо. Горный комплекс будет построен вовремя и не рухнет. Скоро можно будет спуститься по стволу к забою и удостовериться в том, что проходка монтажной камеры, рудовра, подходов тоннелей идет своим чередом, а это значит, что «Казаковскую», да и все другие станции Красносельско-Калининской линии, Метрострой построит. С такими ребятами — обязательно!

Скорбим!



18 мая 2017 года на 83-м году жизни скорпостижно скончался ветеран Метростроя **ИВАН СТЕПАНОВИЧ ВЛАСЕНКО**

Иван Степанович родился 5 марта 1935 года в деревне Селявное Воронежской области. Закончив ПТУ Метростроя по специальности плотник-крепыльщик, был в 1951 году принят в ряды метростроевцев и с честью отработал в нашей славной организации более полувека! В 1954–1955 гг. срочную службу Иван Степанович нес в подразделении «особого риска» на Новой Земле.

Ушел из жизни добрый, светлый человек, прекрасный семьянин... И страстный любитель рыбалки!

За многолетний добросовестный труд Иван Степанович отмечен многочисленными благодарностями и поощрениями. В 1976 году И.С. Власенко был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Мы скорбим о кончине замечательного человека. Добрая память об Иване Степановиче Власенко навсегда останется в сердцах его друзей и коллег!



Ушел из жизни ветеран Метростроя **АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ЩЕГЛОВ**

Александр Васильевич родился в 1929 году в Вологодской области. В годы Великой Отечественной войны он самоотверженно трудился на одном из заводов, эвакуированных в Вологодскую область, и был удостоен медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

С 1948 года Александр Васильевич связал свою судьбу с Ленинградом и Метростроем. Более 33 лет он отдал строительству метро в нашем городе, работая электрослесарем-монтажником СМУ-17.

Уйдя на заслуженный отдых, Александр Васильевич поддерживал тесную связь с Метростроем, был активным участником ветеранского движения, неравнодушным к делам СМУ и Метростроя.

Светлая память о человеке и гражданине навеки останется в наших сердцах.

Коллектив ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»

Трудовые будни

ТОННЕЛЬЩИКИ СО ВСЕГО МИРА СОБРАЛИСЬ В БЕРГЕНЕ

В июне в норвежском городе Берген прошел очередной ежегодный Международный тоннельный конгресс. Принимающая сторона – Норвежское тоннельное общество – сделала все, чтобы более 1500 участников из более чем 70 стран мира почувствовали себя как дома. При этом деловая программа, содержащая девять различных тем, была очень насыщенной. Всего было представлено **340** технических докладов и **120** лекций.

На церемонии открытия конгресса помимо руководителя Международной тоннельной ассоциации Тарцисо Челестино присутствовал наследный принц страны – Его Королевское Высочество кронпринц Хокон Магнус. И это не удивительно. Ведь Норвегия – это не просто страна фьордов, это – страна тоннелей. Их по всей Нор-

вегии, которая по размеру территории сравнима с Германией, больше тысячи. Строительству автодорожных, железнодорожных тоннелей, других подземных объектов уделяется очень большое внимание.

Российскую делегацию представили метростроители и проектировщики из Москвы и Санкт-Петербурга. Участники из России посетили техническую выставку и деловые секции конгресса. Следующий конгресс состоится в конце апреля 2018 года в Объединенных Арабских Эмиратах в Дубаи, а в 2019 году Международный тоннельный конгресс примет Неаполь.

Начальник пресс-службы ОАО «Метрострой»
Екатерина Гигияк



День кадровика

ГОРДИТЬСЯ КАДРАМИ – ЭТО ПО-НАШЕМУ!

24 мая по традиции торжественно отметили День кадровика. В Актовом зале Управления собрались сотрудницы кадровых служб практически всех подразделений Метростроя. С профессиональным праздником поздравили коллег генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров и его заместитель по персоналу и управлению имуществом Валентина Петровна Забродина.

Сперва Валентина Петровна, как заботливая начальница, поздравила всех с праздником, а затем рассказала о том, что ко Дню строителя готовится награждение лучших сотрудников Метростроя, для чего в КРТИ необходимо предоставить документы о ведомственных наградах и поощрениях, без которых невозможно представить человека к государственной награде. Это – дело сотрудников кадровых служб.

Вадим Николаевич рассказал о перспективах:

– Ситуация у нас сейчас очень положительная. Мы выиграли все тендеры и будем работать на четырех линиях. Основная нагрузка сегодня легла на Невско-Василеостровскую линию. Это очень перспективная ветка! Наиболее востребована Красносельско-Калининская,

которая строится пока вяло, но строится и будет построена. Так что загрузка работой есть, только трудитесь.

Я считаю, что сейчас в Петербурге надо активно осваивать подземное пространство. На Невском, Московском проспектах и других магистральных улицах нашего города не должно быть пешеходов на проезжей части, для этого надо сооружать подземные переходы.

Так что это – еще одна перспектива Метростроя. В завершение торжественной встречи Вадим Николаевич напомнил, что фраза Иосифа Виссарионовича Сталина «кадры решают все» актуальна до сих пор, а Метрострой может гордиться своими кадрами.

Затем было традиционное фото на память и поездка в государственный музей-заповедник «Ораниенбаум».



Конкурс

ВИТАЛИЙ КУШНИР – ДВАЖДЫ ЛУЧШИЙ КАМЕНЩИК



7-й городской конкурс «Лучший каменщик – 2017» прошел в поселке Новоселье Ломоносовского района Ленинградской области. Он начался с торжественной закладки памятной капсулы с посланием потомкам в честь начала строительства первой общеобразовательной школы. В капсулу заложили рисунки воспитанников детского сада – будущих учащихся этой школы. Руководители нескольких ведомственных организаций сказали немало теплых слов о преемственности поколений, **но слова всегда должны подкрепляться делами.**

И за дело взялись каменщики. Конкурс проходил в двух номинациях. «Лучший по профессии каменщик» и «Лучший учащийся по специальности каменщик», в которой принимали участие трое студентов Колледжа Метростроя. Виталий Кушнир учится на втором курсе, но он уже – авторитет, ведь в прошлом году Виталий стал победителем конкурса.

– Как настроение? – спрашиваю у него.

– Вы, главное, меня во время работы не отвлекайте, а то это мешает. Сами, наверно, знаете, что победу завоевать легче, чем ее удержать, а я нацелен на победу.

Спокойней чувствовали себя его товарищи – первокурсники Иван Федоров и Иан Липчану. Они были немногословны. Суммируя сказанное ими, можно написать два предложения:

– Мы уверены в своих силах. Точно знаем, что свой колледж и наших наставников не подведем.

И юные три богатыря из Колледжа Метростроя свое слово сдержали. Все участники выполняли техническое конкурсное задание по созданию кирпичного фрагмента кладки стены с рисунком. Любо-дорого было смотреть на то, как аккуратно кладут раствор и выкладывают кирпичи. Впрочем, это относилось ко всем участникам конкурса.



Но как бы то ни было, а лучшими в номинации среди учащихся вновь стали воспитанники Колледжа Метростроя. Второе место занял первокурсник Иван Федоров, а первое завоевал... Виталий Кушнир, став таким образом двукратным победителем конкурса.

– Всем спасибо, кто поддерживал меня: Колледжу Метростроя, моему мастеру Инге Константиновне Виссарионовой, – сказал Виталий на награждении во Дворце Труда.

Поскольку ему учиться еще год, он не возражает, выражаясь спортивным языком, сделать в будущем году хет-трик. А пока в августе его ждут всероссийские соревнования в Москве.

P.S. В это же время в самом Колледже Метростроя проходил финал Всероссийского конкурса плиточников. В нем победу одержал Владимир Андрианов из подмосковного Раменского, который выиграл 500 тысяч рублей. На втором месте Андрей Курицын из города Волжского Волгоградской области, третье – у Елены Веденеевой из Кондопоги. Елена была единственной женщиной среди финалистов конкурса.

Спартакиада

ХОРОШО ПРОШЛА!

21 ИЮНЯ ПОД ЛЕГКИМ ДОЖДИКОМ И ПРИ БОЛЬШОМ СКОПЛЕНИИ
МЕТРОСТРОЕВСКОГО НАРОДА ЛЕГКОАТЛЕТЫ ДАЛИ СТАРТ
ЛЕТНЕМУ ЭТАПУ XXXI КОМПЛЕКСНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ



А Метрострой не предавал своих спортивных традиций никогда. Вот и в этом году с большим успехом несмотря на промозглую, честно сказать, погоду, открылась традиционная профсоюзная Спартакиада трудовых коллективов нашей славной организации.

Старт соревнований – перетягивание каната. В глубокой древности подобные действия считались ритуальным обрядом. Со временем обряды претерпели значительные изменения, и перетягивание каната перестало быть чем-то мистическим. Зато стало командной игрой – игрой силы. Вот, действительно, на что стоило посмотреть! И не просто посмотреть, лучше поучаствовать. Но это при условии, что силенок вам не занимать. Лучшее всех «тянули ляжку» «конкретные ребята» из УМа, да как тянули! С другой стороны, как мы болели! В итоге – сборная Метростроя отдохнула, а охрипшие, но счастливые болельщики, дружно перекатились на старт следующей спортивной дисциплины – легкоатлетических соревнований.

По старой доброй традиции военно-спортивных лагерей, предвзятое спортивное действо на футбольном поле нового стадиона взметнулся флаг Метростроя. С приветственным словом обратился к спортсменам председатель профсоюзного комитета Метростроя Виктор Владимирович Зорька. Он поздравил собравшихся с началом традиционного спортивного праздника, пожелал физкультурникам бескомпромиссной борьбы и достойной победы. «На старт!» – скомандовал заместитель генерального директора ОАО «Метрострой», Александр Альбертович Петров. «Ура!» – отвечали спортсмены, поеживаясь на ветерке...

...И закипели спортивные страсти. На беговых дорожках бегуны и бегуньи, прыгуны и прыгуньи отчаянно боролись за призовые места. Взрывами аплодисментов встречали болельщики своих кумиров. Вы не поверите, какая серьезная борьба развернулась за первенство. О накале страстей говорят результаты. К заветным кубкам и призам стремился каждый. Однако победа улыбалась сквозь дождливое серое небо изредка и только избранным. Кстати, девушки из Управления, оказывается, лучше всех прыгают в длину... Наша Вера Гурьянова, спортсменка, артистка и просто красавица легко отхватила первое место в своей возрастной категории. Как-то так.

Способствуют ли спортивные соревнования сплочению коллектива? – спросили мы профсоюзного лидера СМУ-17 **Ольгу Харитонову:**

– Конечно! Еще как!! Лично я считаю, что главная цель Спартакиады – не спортивные победы, а поднятие корпоративного духа. Каждая сборная представляет свое предприятие. А результаты в целом показывают, что Метрострой – это одна большая дружная команда!

Юрий Дейбук, помощник заместителя генерального директора ОАО «Метрострой»:

– А я спортом не занимаюсь. Дело не во времени или в деньгах, а в том, что я больше болельщик. Люблю поболеть за наших! Особенно за девушек-бегуний.

– Хорошо, что Метрострой сохранил и развивает этот большой спортивный праздник! У нас есть возможность продемонстрировать свой спортивный потенциал, личным примером показать, что мы выбираем здоровый образ жизни, поболеть за коллег. Но за девушек болеть – особенно приятно, – дружно поддержали Юрия другие болельщики.

Хорошо, душевно сказано!



Э то у них там, на Западе, олимпиады, а нам ближе не Олимп с его богами, а гладиаторская арена с ее героями. Любимый античный атлет – боец-революционер Спартак. В его честь давным-давно называли футбольную команду мясокомбината и десяток-другой предприятий, школы, пионерские отряды, улицы и клубы. В наш спортивный лексикон прочно вошло слово «спартакиада».

Но начиналось-то все «снизу», с соревнований на предприятиях, в строительно-монтажных управлениях, в колхозах, вузах, на заводах и фабриках.

Слаженная система всесоюзного спорта, благодаря которой спортивные достижения каждой фабрики и каждого домостроительного комбината заставляли гордиться всех граждан бескрайней страны, сильно пошатнулась с развалом СССР.

Сегодня любительский спорт стал вновь набирать обороты и в первую очередь там, где сохранились профсоюзные организации. Степень физической и спортивной подготовки вновь стала эталоном нового, здорового образа жизни.

Помним

У ПАМЯТНИКА ИВАНУ ЗУБКОВУ

Ежегодно в памятные дни ветераны Метростроя приходят на Коммунистическую площадку Александро-Невской лавры, к памятнику Ивану Георгиевичу Зубкову, чтобы почтить память первого начальника Ленметростроя.

И ван Георгиевич Зубков был назначен руководителем Ленметростроя в январе 1941 года. До начала Великой Отечественной войны под его началом были построены первые шахты ленинградского метрополитена – к маю их было одиннадцать, уже началась проходка штолен к линиям будущего метро... Но началась война, оборона Ленинграда, в которой невозможно преувеличить роль метростроевцев, работающих на сооружении защитных рубежей и лично Ивана Георгиевича, который был назначен генерал-директором Строительства №5 НКПС.

Его профессиональные навыки, организаторский талант помогали на войне и при строительстве инженерных сооружений, и при создании танковой переправы через Неву в районе Невской Дубровки. Нередко при описании подвига встречаются

строки о том, что воин был ранен, но не покинул поле боя. Это в полной мере относится и к Ивану Георгиевичу, который при сооружении танковой переправы был ранен и контужен, но наотрез отказался от госпитализации, продолжая выполнять оперативное задание Военного совета Ленинградского фронта.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года за особые заслуги в деле обеспечения перевозок для фронта и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства Ивану Георгиевичу Зубкову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Он погиб 28 июня 1944 года при выполнении боевого задания в районе Лодейного Поля.

Гроб с телом Героя, установленный на пушечном лафете, провожали тысячи

ленинградцев, знавших о роли Зубкова в создании Дороги жизни...

На могиле Ивана Георгиевича сооружен грандиозный памятник.

Ветераны возложили к его подножию красные гвоздики. Как отметил председатель Совета ветеранов Метростроя Константин Яковлевич Поначев, «память о

прошлом – самое главное», поэтому необходимо проводить работу среди молодежи, рассказывать о героях Метростроя. Молодые люди, которым предстоит достойно продолжать дело дедов и отцов, должны приходить к памятнику Ивану Георгиевичу Зубкову вместе с ветеранами, ибо в этом – залог преемственности поколений.





Спорт

ЛУЧШЕ ПОБЕЖДАТЬ ЧЕСТНО!

С не очень веселыми лицами уходили с площадки волейболисты УМа после победы со счетом 2:0 в финальном матче на первенство Метростроя. Они готовились победить в честной борьбе, а борьбы-то и не было. Никакой. Их сопернику – команде «Управления №10» присудили техническое поражение.

Помните, герой книги Льва Кассиля «Вратарь республики» Евгений Карасик один вышел на футбольное поле и спас от технического поражения свою команду, застрявшую на судне посередине реки?

У «десятки» нашлось четыре таких «Карасика» во главе с капитаном Юрием Кошевым, который до последнего надеялся на чудо. Но, прождав вместо джентльменских пятнадцати минут сорок пять, полного состава так и не набрали. Главный судья соревнований Андрей Синюгин объявил о победе УМа.

Как будто в порядке компенсации за скомканый финал, на удивление упорным выдался матч за третье место, в котором сошлись команды «Ленметрогипротранса» и СМУ-9. В первом сете произошло событие, которое вызвало споры у болельщиков. Игроки ЛМГТ, отыгравшие по ходу четыре очка и настигшие соперника, отказались от ошибочно присужденного им очка, поскольку мяч попал на их поле. И счет стал не в пользу ЛМГТ, а в пользу СМУ-9, которые довели этот сет до победы 25:22.

– Надо было не сознаваться, выиграли бы. Кому нужна эта честность? – изумлялся болельщик ЛМГТ.

– А как же благородство? Помните, как в игре за сборную СССР против Уругвая на чемпионате мира 1962 года наш капитан Игорь Нетто указал судьбе на дырку в сетке ворот и отменил гол, забитый Игорем Численко? А ведь шла 79-я минута и счет был 1:1.

Болельщик только махнул рукой. Не сговорились. А тот матч, кстати говоря, выиграла сборная СССР.

За минуту до конца игры победный мяч провел торпедодец Валентин Иванов. Но вернемся на волейбольную площадку.

Во втором сете выиграли проектировщики 25:20. В третьем игра шла очко в очко. Только в самом конце ЛМГТ чуть отпустил соперника. А при счете 11:13 была совершена роковая ошибка на подаче. И тут же волейболисты «девятки» взяли победное 15-е очко. 2:1 – третье место у команды СМУ-9.

Но проигравшей назвать команду ЛМГТ язык не повернется.



УМ - чемпионы!



ДВА ПО ПЯТЬДЕСЯТ И ЕЩЕ ЧЕТЫРЕ ПО ПЯТЬДЕСЯТ!

В бассейне «Локомотив» состоялось первенство Метростроя по плаванию. По сути, это был массовый заплыв, только разбитый на несколько этапов и на командный и личный зачеты.

В женском заплыве на 50 метров стартовали 20 человек. Первенствовала Ирина Иванова из УМа с результатом 31,40 сек. На втором месте Александра Шокина (ЛМГТ), – 33,80; на третьем Елена Пирогова (СМУ-13) – 37,62. Говоря о женщинах, не принято говорить о возрасте, но в данном случае сделаем отступление, поскольку бронзовый призер на 33 года... опытней победительницы. Она относится к пятой возрастной группе, а бесспорно золотая во всех отношениях Ирина Иванова – к первой.

У мужчин на этой же дистанции результаты плотнее. Чемпион Владислав Ткач из Управления №10 показал результат 25,35 сек, опередив на 0,86 сотых серебряного призера Антона Шевченко из СМУ-13. Бронза – у представителя СМУ-15 Александра Теплова – 26,74.

Всего в пятидесятиметровке у мужчин участвовали 56 человек. Это ли не показатель популярности плавания?!

Конечно же, самой зрелищной была эстафета 4x50, в которой участвовало 10 команд. В ней тройка призеров значительно превзошла всех остальных.

О том, какие эмоции испытывали болельщики, говорят итоговые цифры. Судите сами. Бронза у СМУ-13 – 1.58,88 сек, серебро – у Управления №10 – 1.58,52. Ну а золото завоевала команда СМУ-15, на 21 сотую опередив «десятку» – 1.58,32!

ИСКОННО РУССКАЯ ИГРА НАМ ПО УМУ

Команда Управления механизации стала первым чемпионом Метростроя по городкам, который состоялся на городошной площадке метростроевского спорткомплекса на Левашовском. Таким образом, УМовцы вписали свое имя в новейшую спортивную историю Метростроя, поскольку первенство по игре в эту исконно русскую игру не проводилось уже много лет. Последний раз – еще в прошлом столетии.



Удар победителя. А. Чернышов

Влично-командном первенстве приняли участие двенадцать команд. В каждой – три человека. Двое мужчин, одна женщина. Это – обязательное условие. Каждый из участников должен был выбить пять стоячих фигур и две лежащих. Количество очков складывалось из двух компонентов: числу бросков и вылетевшим из города битам.

Удары каждого спортсмена шли в личный зачет, по которому определялись чемпионы личного первенства.

– Да что такое?! – слышится голос Екатерины Кулеп. Первая брошенная ею рюха падает в город слева от фигуры, вторая – справа, не задев ее. – Ведь играла в Сочи, все получалось!

Не у нее одной случались промахи. Мужчины тоже запускали рюху в белый свет как в копеечку. Но не все.

– Давно играете в городки? – спрашиваю игрока могучего телосложения, лихо, с первого удара, разрушившего «пушку».

– Третий раз в жизни, – отвечает.

Откуда же такая уверенность в руках бросающего рюху точно в цель? От спортивной закалки, ведь монтажник УМа Андрей Чернышов – тяжелоатлет. Отсюда – неспешность и настрой на рывок или толчок. То есть, на удар, конечно.

Коллега по команде, бригадир слесарей Юрий Смирнов перед первенством провел две тренировки, однако тоже довольно уверенно попадает рюхой в цель. Собственно, это тоже неудивительно, поскольку в про-

шлом году Юрий занял третье место в соревнованиях по дартсу, а еще он увлекается пулевой стрельбой и шашками.

Самый возрастной игрок первенства – слесарь СМУ-17 Виктор Васильевич Бауров. Он трехкратный чемпион мира по полиатлону, четырехкратный чемпион России и рекордсмен мира по сумме набранных баллов в полиатлоне среди ветеранов. Его удары если не идеальны, то, по меньшей мере, хорошо поставлены.

– Вспомнил молодость. Азарт, с которым тогда сражались на городошных площадках. Наверно, это и помогло, ведь в городки-то я не играл пятьдесят пять лет, с 1962 года, – с удовольствием говорит Виктор Бауров, потому что в этот момент узнает, что команда СМУ-17 благодаря, в частности, и его ударам, с 53 очками прошла в финал четырех. Правда, со второго места, поскольку первое занял ТО-3, набравший в сумме 66 очков. В четверку вышли также УМ и Метроподземстрой.

Но в финальной стадии набранные на предварительном этапе очки на засчитывались. Все начиналось с нуля, что придавало каждому удару значимость и не позволяло расслабляться ни на миг. В результате захватывающей борьбы в финале победу одержала команда УМа. Второе место заняло СМУ-17, третье у ТО-3, четвертое – у Метроподземстрой.

Дальнейшие места распределились так: 5. СМУ-9; 6. СМУ-15; 7. Управление №10; 8. Метробетон; 9. ЛМГТ; 10. СМУ-13; 11. СМУ-20; 12. Управление.

В личном первенстве среди женщин в упорной борьбе победу одержала Анна Трофимова (ТО-3) с 17 очками, опередив лишь по дополнительным показателям Екатерину Мадьянову (Управление №10), набравшую также 17 баллов. Бронзовым призером стала Ольга Харитонова (СМУ-17).

У мужчин первое место в личном зачете занял Олег Кликин (ТО-3) с 30 очками. 27 очков набрал серебряный призер Юрий Смирнов (УМ), 21 – у Евгения Жданова (СМУ-17), которому присуждено третье место.

Играйте в городки!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮЛЬ

1	Полякова Анна Васильевна (СМУ-15) – 90 лет
4	Дубинина Нина Петровна (Поликлиника) – 80 лет
6	Корнева Валентина Сергеевна (РЭУ) – 70 лет
7	Бородин Марина Евгеньевна (СМУ-20) – 60 лет
8	Ермаков Александр Иванович (УПТК) – 75 лет
11	Ашкадов Владимир Николаевич (ТО-3) – 60 лет
13	Бодренко Александр Тихонович (СМУ-17) – 85 лет
15	Зайцева Валентина Титовна (РЭУ) – 65 лет Марков Иван Васильевич (СМУ-13) – 85 лет
17	Соболева Татьяна Николаевна (ТО-3) – 60 лет
21	Рябцева Галина Анатольевна (СМУ-20) – 60 лет
27	Лободина Вера Ивановна (СМУ-19) – 80 лет Маслюков Григорий Степанович (СМУ-17) – 85 лет
28	Пупач Александр Владимирович (СМУ-15) – 55 лет
29	Евдокимов Сергей Александрович (СМУ-13) – 65 лет Петухова Мария Васильевна (СМУ-17) – 85 лет
31	Писецкая Любовь Анатольевна (УМ) – 50 лет Сурина Светлана Васильевна (УМ) – 50 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер

Корреспондент: Алексей Ерофеев

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 30.06.2017 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типографии «Кирилица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroitel@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1 700 экземпляров.