

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«СПОРТИВНАЯ-2»:
ПОТОЧНАЯ ТАКТИКА
В ДЕЙСТВИИ

СТР. 2

ЗАО «МЕТРОБЕТОН»:
«ПОТРЕБНОСТИ ПРОХОДКИ
ОБЕСПЕЧИВАЕМ ПОЛНОСТЬЮ»

СТР. 4

ИТОГИ XXVIII ЗИМНЕЙ
СПАРТАКИАДЫ
МЕТРОСТРОЯ

СТР. 6

«ЮЖНАЯ»: СОБСТВЕННЫЙ ОПЫТ



Разве бывает проходка без трудностей и проблем? Где вы о ней слышали? И вряд ли услышите, потому что таких проходок не бывает. Важен конечный результат – готовый тоннель, вентиляционный ствол, кабельный ходок, наконец. Он должен быть пройден и сдан заказчику. А трудности, что ж, Метрострою не привыкать, метростроевцев трудности только закаляют, а победы над ними и приобретенный опыт придают уверенности.



Заместитель главного инженера по строительству Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой», **Геннадий Николаевич Мамаев:**

Раствор должен иметь текучесть, но в то же время обладать достаточной «схватываемостью» за обделкой. С проблемой подбора и корректировки состава раствора мучились везде, где применялись подобные комплексы и в Москве, и в Сочи. Если на подаче произошло засорение, необходимо как можно быстрее убирать раствор из точки засорения, так как остановка всего проходческого комплекса влечет за собой более серьезные проблемы, и соответственно еще более продолжительную остановку.

Если произошло засорение насоса, механики в срочном порядке отделяют его поршневую часть и вымывают засор водой под высоким давлением. Если засор образовался в подающих трубах срочно разбирают засорившейся участок трубы и прочищают его. Если же система забита серьезно, на ее прочистку может уйти целая рабочая смена, а то и больше. Хорошо если засорение произошло на заключительном этапе, когда раствор практически полностью выработан, если же не выработан, то приходится весь объем раствора убирать из системы полностью и прочищать всю систему глобально, включая каналы. На эту работу может потребоваться и больше смены. В рабочем порядке случается и так, что засорение возникает из-за вынужденной остановки щита: сборка кольца такого большого диаметра ведется впервые, поэтому иногда происходят ошибки в последовательности операций монтажа, его приходится останавливать и переделывать заново, иногда происходит сбой в движении транспортера – грунт из забоя идет разжиженный и неровно прилипает к транспортерной ленте, приходится разбираться с остановкой на этом участке. Сейчас проходка составляет более двухсот тридцати колец, за это время проходчики нарастили ленту, кабель, вентиляцию, водоподачу – на это уходили драгоценные часы. Увеличивается протяженность трассы, проходка отдалается от растворного узла, скорость же доставки раствора, блоков и смазочных материалов неизменна – 8 км/час. Поэтому консистенцию исходного раствора необходимо корректировать в лаборатории особенно тщательно и практически на каждое кольцо. Для нас это действительно совершенно новая техника, которую мы впервые используем в условиях высокообводненных грунтов, ее нельзя сравнивать с горнопроходческим комплексом для проходки наклонных ходов, там другое давление за обделкой, другие растворы, другой диаметр, наконец. Но как бы то ни было, в будущем мы смотрим с оптимизмом: растет бесценный опыт этой уникальной проходки, у операторов и механиков возникает общее понимание взаимосвязи всех операций, людям необходимо привыкнуть к новой технологии проходки, понять и почувствовать все ее тонкости, как говорят в таких случаях, втянуться.

Метростроение

«СПОРТИВНАЯ-2»: ПОТОЧНАЯ ТАКТИКА В ДЕЙСТВИИ

Продолжаются гидроизоляционные работы в наклонном ходе станции «Спортивная-2». О ходе работ на долгожданной станции рассказывает Алексей Викторович Бучков, старший горный мастер ЗАО «СМУ-11 Метрострой».



Гидроизоляционная эмульсия, наносимая краскопультными вручную, формирует эластичную, водонепроницаемую, бесшовную мембрану, обладающую высокой адгезией к бетону и металлу. Перекрывая микротрещины, гидроизоляционное покрытие обеспечивает надежную водонепроницаемость тоннеля. Процесс нанесения гидроизоляции в наклонном ходе осложнен значительным уклоном поверхности и требует от специалистов предельной аккуратности и внимательности.

За рабочую смену изолировщикам удается положить в наклонном ходе до 500 м² изоляции. Укладка гидроизоляции – это аккордная работа, которую производят на отдельных участках, в дальнейшем здесь разворачивается другая работа, например, подготовка к армированию или к монтажу опалубки. Такая поточная тактика позволяет параллельно выполнять несколько видов строительных работ. Гидроизоляция лишь один из этапов монтажа монолитной конструкции. Сейчас на многих участках строительной площадки полным ходом идет также вязка арматуры – фактически выполнено 2/3 всего объема этих работ.



Бригада стропальщиков Владимира Григорьевича Бахмача занимается доставкой материалов с поверхности в наклонный ход. От того насколько организованно, слаженно и быстро работает этот коллектив, зависит общий темп армирования тоннеля



Без сварщика на стройплощадке никуда...

В стартовом котловане полным ходом ведутся бетонные работы – отдельными заходками бетонщики практически полностью залили основание и готовятся приступить к бетонированию колонн и стен котлована. Укладка бетона производится с помощью бетононасоса с вылетом подающей стрелы более 40 м. Такая длина позволяет подавать бетон в любую точку строительной площадки.

В зоне будущего вестибюля разбита площадка для складирования радиальной арматуры, других строительных материалов, в ближайшее время начинается следующий ответственный этап работ – армирование наклонного хода. Собственно этап этот уже начался: забетонирована лотковая часть первого участка тоннеля длиной 21 метр, арматурщики ЗАО «СМУ-11 Метрострой» приступают к армированию сводовой части этого участка.

Наш «гид», старший горный мастер участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Алексей Викторович Бучков начинал горным мастером на угольных шахтах Ростовской области, на крупнейшем горнодобывающем объединении донецкого угольного бассейна «Гуковуголь». Будущий метростроитель закончил новочеркасский Южно-российский государственный технический университет, а в Санкт-

Петербург приехал в 2006 году. Здесь наверное следует напомнить, что с 1989 года по объективным и субъективным причинам на предприятии «Гуковуголь» началось снижение добычи угля. Забастовки на шахтах, рост цен на материалы и оборудование, уменьшение гос. дотаций привели к снижению добычи угля и сокращению работников. Росли неплатежи потребителей, уменьшились закупки угля, и, как следствие, резкое снижение заработной платы работников. Многие высококлассные специалисты – горняки Восточного Донбасса уезжали из родных мест в поисках лучшей доли.

За восемь лет Алексей Викторович плотно «укоренился» в питерском метростроении и считает, что работа горного инженера-метростроителя самая живая, самая интересная, самая нужная городу. Каждая рабочая смена – это захватывающий, динамичный, творческий процесс. Постоянная смена «декораций» – инженерных задач, технических условий, новых технологий и геологических исходных данных, – вот что больше всего привлекает Алексея Викторовича Бучкова в профессии метростроителя. Немаловажно что и зарплаты в Метрострое у проходчиков достойные, соответствуют объему выполненной работы.

– На строительстве этого наклонного хода, – рассказывает Алексей Викторович, наше руководство организовало производственное соревнование проходческих бригад: лучшая бригада месяца награждалась специальной денежной премией. Интерес к работе заметно вырос, бригадиры и проходчики старались завоевать первенство, всецело отдавали себя работе, стремились к рекордным результатам. Материальная заинтересованность, это конечно, серьезная мотивация в тяжелом труде проходчиков, – считает старший горный мастер участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой».



Бригадир изолировщиков Владимир Евгеньевич Пантелеев и оператор насоса Алексей Владимирович Фальк в наклонном ходе станции «Спортивная-2»: «работа тяжелая, условия непростые, но задачу вытолним в установленные сроки»

В стартовом котловане, и в других котлованах будущей станции, гидроизоляционные работы выполнялись «по кругу». Сейчас котлованы вместе с наклонным ходом образуют единый замкнутый контур, обработанный гидроизоляцией.

Память

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ или НОВОСЕЛЬЕ?



31 марта 1947 года в Ленметрострое произошло знаменательное событие – новоселье «Электро-механо-монтажной конторы» на улице Левая Тентелевка, д. 65.

Служба содержания механизмов в созданном 21 января 1941 года «Строительстве НКПС №5» прошла славный боевой путь в составе строительства, но, между прочим, всегда имела полный хозрасчет и управленческую структуру. 1 февраля 1941 года – первый рабочий день «Конторы проката строймеханизмов», образованной механическим и электромеханическим титулами №10 и №11. По заявкам строительных титулов она обеспечивала их механизмами, ремонтировала оборудование, вела его учет и контроль.

В первые дни войны «Контора проката» упраздняется, а 14 марта 1942 года титулы №10 и №11 приказом №55 объединяются в «единый электро-механический титул №010». Возложенные на него задачи – это кодекс взаимодействия механизаторов и строителей Метростроя на все времена.

С первых дней блокады начальником объединенного титула №010 назначается Евгений Петрович Солдатов. О его изобретательности и отчаянных поступках при доставке танков и боеприпасов на «Невский пятачок» осенью 1941 года ходят легенды. Когда-нибудь мы обязательно расскажем об этом человеке подробно и глубоко. Недостаточность наших знаний о трудовых и боевых делах механизаторов в годы войны очевидна, но Евгению Петровичу Солдатову, возглавлявшему Механический титул с первых дней блокады до нашей Победы, необходимо воздвигнуть достойный пьедестал в нашей памяти о военном лихолетье.

В первую декаду голодного января 1942 года, сразу после эвакуации титула №010 по ледовой автодороге через Ладожское озеро в деревню Лаврово и начала строительства железной дороги, Солдатов получает задание на изготовление 20 тонн металлоизделий ежемесячно.

Для решения этой задачи Управление строительством НКПС №5 переводит в титул №010 16 кузнецов и 36 слесарей из других титулов занятых на общестроительных работах.

На станции Петрокрепость в музее «Дорога победы» хранится стопка поржавевших болтов, штырей и гвоздей, собранных местными жителями. Эти изделия ручнойковки, без паровых или электрических молотов – вклад механизаторов Метростроя в нашу Победу! Разве не они скрепляли и удерживали в течение двух лет свай и ряжевые конструкции, шпалы и рельсы для движения нагруженных поездов, спасающих жителей Ленинграда? По этой дороге получал вооружение и боеприпасы Ленинградский фронт, защищающий город с внутренней стороны блокадного кольца.

Лишь в августе 1946 года страна возвращается к метростроению, и вновь НКПС издает приказ с полным перечнем строительных управлений Ленметростроя, которые необходимо воссоздать. Пункт №8 этого приказа гласит: «Создать контору электро-механо-монтажных работ» (КЭММР), а пункт №9 – «Контору проката строймеханизмов, оборудования и эксплуатации силовых установок». С 1 ноября 1946 года первым начальником КЭММРа назначается «директор-полковник тяги» А.А. Редров.

Одновременно в составе предприятия создается участок «Механо-монтажных работ», начальником которого назначается «директор-подполковник пути и строительства» Е.П. Солдатов. В дальнейшем, в течение года, Евгений Петрович работал главным диспетчером вновь созданного в НКПС управления по строительству метрополитена всей страны – Главтонельметростроя.

23 декабря 1946 года начальником «Конторы проката строймеханизмов» утверждён «директор-полковник пути и строительства» А.Я. Вискне. 31 марта 1947 года при воссоединении контор под флагом КЭММРа, «Контора проката» преобразуется в отдел, его директор переводится в управление Ленметростроя и становится начальником «Отдела цитов, тубингов и эскалаторов». Этот день считается днем рождения Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой». Но история «Конторы проката строймеханизмов» гораздо длиннее и ведет свое начало с февраля 1941 года.

Для масштабного технического развития метростроения городские власти выделяют Ленметрострою, а фактически КЭММРу, новую площадку на улице Левая Тентелевка, д. 65, в дальнейшем переименованной в честь командующего Ленинградским фронтом маршала Говорова. Сегодня Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» – это многопрофильный высоко профессиональный и структурно выверенный производственный коллектив.

Дорогие друзья, коллеги! Поздравляем вас с 67 днем рождения! Пусть знание прошлого объединяет нас для решения предстоящих задач!

Ветеран Метростроя, инженер монтажного участка Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Владимир Николаевич Купоров

ИДЕМ, ШАГАЕМ ПОД НЕВОЙ



«Метростроитель» побывал в переходном коридоре под Невой и видел, как проходчики ЗАО «СМУ №13 Метрострой» бетонируют основание траволатора.

— До самой отдаленной точки — укладки бетона метров триста, — с заместителем начальника участка ЗАО «СМУ-13 Метрострой» Василием Черновым мы держим путь в переходной коридор. — Тем не менее, бетон поступает по бетоноводу без каких-либо задержек. Этим проблем мы практически не испытываем. Бывает, конечно, забывается трасса, но редко и затвор удается быстро ликвидировать. Опыта подачи раствора по сложным бетоноводам проходчикам ЗАО «СМУ №13 Метрострой» не занимать, насосы мощные, техника в порядке, обслуживание на высоте, так что «полет нормальный».

Из руддвора мы вышли в верхний кольцевой тоннель, построенный давным-давно, а оттуда — в траволаторный переходной коридор. В переходном коридоре полным ходом развернулось строительство опорного перекрытия, на которое, собственно, и предстоит в скором времени устанавливать «нитки» траволатора. Фактически перекрытие забетонировано уже на расстояние 1/2 длины переходного коридора.



Бригада арматурщиков ЗАО «СМУ №13 Метрострой»: «Монтируем, бетонируем, гоним перекрытие!»



— Сначала по всей трассе переходного коридора мы построили банкетки — бетонные опоры плиты перекрытия, — рассказывает Василий, — ну а затем начали заходками армирование, монтаж опалубки и бетонирование. Толщина плиты основания — 550 мм, длина разовой заходки 12 метров, на заходку идет порядка 50 м³ бетона.

Бригада арматурщиков слажено, без суеты готовит армокаркас под очередную заходку плиты перекрытия. С передвижной опалубки подготовка арматурного каркаса на одну заходку и, собственно, заливка участка плиты занимает около пяти дней. Арматура вяжется плотно, шаг ячейки 200*200 мм., ребята монтируют передвижную опалубку, работают быстро, четко, при этом успевают отпускать безобидные шутки в адрес «корреспондентов»...

— Из банкеток оставлены выпуски, на них мы и «завязываем» арматуру основания, — рассказывает Чернов, — таким образом связка «кольцо — банкетка — перекрытие» образует единый монолитный элемент по всему тоннелю. А под перекрытием по всей длине переходного коридора заливаем жесткое основание.

В переходном коридоре еще продолжают работу и четыре проходческие бригады: проходчики занимаются оформле-

нием проема и подготовкой к бетонированию помещения электрощитовой №1. Электрощитовая №2 практически одета в бетон. Ближе к стене упора затвора еще остаются несколько зумпфов — отстойников для сбора грунтовых вод, и на этом проходческие работы в переходном коридоре будут закончены. Конечно основной упор сейчас делается на строительство внутренних конструкций: гоним перекрытие, монтируем и бетонируем стену упора затвора.

Мы прошли по переходу дальше, до кабельного ходка, по всей его длине плотники заканчивали строительство деревянного свода.

— Мастерству наших плотников до сих пор поражаюсь, чего мужики вытворяют, какие сложные радиусы сбивают, просто диву даешься... Любые щиты, настилы — это для них вообще ни о чем. А рабочие перила? Казалось бы, чего заморачиваться, приколотить доску и все дела. Нет, все ошкурено, ни одной занозы никогда не получишь. И главное, всегда абсолютно надежно. В бригаде Сергея Михайловича Громова собраны уникальные мастера — их не пугает ни одна деревянная конструкция, без плотников, без креплителей ни одна рама усиления не получится, ни одна опалубка... Я не помню ни одной конструкции, в строительстве которой они не принимали бы участие.

С разговорами подходим к стене упора затвора. Нижняя часть упора забетонирована, армирование продолжается вверх — работа впереди большая, но и дело движется не по дням, а по часам.



Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПОДЗЕМНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ И ПРОЕКТИРОВЩИКОВ: ИТОГИ И ЗАДАЧИ



19 марта 2014 года на площадке Профессионального колледжа метростроя состоялось очередное Общее собрание НП «Объединение подземных строителей» и НП «ОПС-Проект». В рамках заседания был заслушан отчет президента Объединения В.Н. Александрова о работе Совета, отчет генерального директора С. Н. Алпатова по итогам 2013 года, обсуждены приоритетные направления деятельности Объединения на текущий год.

Общее собрание началось с выступления творческого коллектива учащихся Колледжа Метростроя, напомнившего всем присутствующим о первых шагах в профессии. Следует отметить, что местом проведения ежегодного отчетного собрания Колледж Метростроя был избран не случайно — вопросы модернизации системы подготовки профессиональных кадров являются приоритетным направлением деятельности партнерств в 2014 году.

Объявляя Общее собрание открытым, генеральный директор ОАО «Метрострой», президент Объединения подземных строителей и проектировщиков Вадим Александров отметил, что проблемы подготовки специалистов в области метростроения требуют комплексного решения.

В свою очередь, генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов обратил внимание собравшихся, что модернизация системы профессионального образования в области строительства и проектирования подземных сооружений и инженерных коммуникаций является стратегическим направлением работы Объединения. Также на сегодняшний день сформирован и представлен на обсуждение проект основных направлений деятельности НП «Объединение подземных строителей» и НП «ОПС-Проект» на 2014 год, который в дальнейшем будет утвержден на заседании Совета.

Выступая с годовым отчетом перед членами партнерства, Сергей Алпатов поблагодарил за поддержку всех присутствующих, а также членов Совета и лично Вадима Николаевича Александрова. Он отметил, что в состав Совета входят уникальные по своим личностным и профессиональным качествам люди.

Сергей Алпатов подчеркнул, что авторитет НП «Объединение подземных



строителей» и НП «ОПС-Проект» как специализированных СРО чрезвычайно высок как среди других партнерств, так и в НОП и НОСТРОЙ.

Выступая перед присутствующими, директор Департамента профессионального образования и квалификационных стандартов НОСТРОЙ Надежда Прокопьева прокомментировала: «Мы высоко ценим сотрудничество Национального объединения строителей, НП «Объединение подземных строителей» и НП «ОПС-Проект» в области повышения качества и безопасности капитального строительства и противодействия имеющим место случаям коммерциализации системы саморегулирования. По решению Комитета по освоению подземного пространства и заказу Национального объединения строителей ЗАО «Метрокон» и МАС ГНБ приступили к разработке первых профессиональных стандартов для отрасли подземного строительства».

Вниманию собравшихся были представлены планы по организации и проведению обучающих видеоконференций, кроме того, участники мероприятия ознакомились с проектом, разработанным силами сотрудников Объединения — специализированным информационным порталом www.undergroundexpert.info, посвященным проблемам развития подземного строительства в России и в мире.

Также присутствующие были проинформированы о проведении в 2016 году в Санкт-Петербурге Генеральной ассамблеи и Конференции Объединения исследовательских центров подземного пространства мегаполисов (ACUUS-2016) — эта информация вызвала большой интерес и единогласное одобрение.

В завершение мероприятия Сергей Алпатов поблагодарил членов Объединения подземных строителей и проектировщиков за доверие и пожелал успехов в профессиональной деятельности.

Лариса Дубровская,
Объединение подземных строителей
и проектировщиков

Поздравляем!

Спасибо за Ваш труд!



1 апреля 2014 года исполняется 40 лет со дня начала работы в ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Веры Анатольевны Калининой в должности секретаря генерального директора.

Человек на своем месте — это именно про нее. Вера Анатольевна не только профессионал своего дела, но и отзывчивый, внимательный, понимающий человек. Все сотрудники

ЗАО «СМУ-11 Метрострой» ценят Веру Анатольевну как ответственного и грамотного специалиста.

Уважаемая Вера Анатольевна! Спасибо за Ваш труд! Желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия и дальнейших трудовых успехов на благо ЗАО «СМУ-11 Метрострой».

Коллектив ЗАО «СМУ-11 Метрострой»



ЕВГЕНИЮ ГЕННАДЬЕВИЧУ КЛИМУЦУ-60!

5 апреля исполнилось 60 лет Евгению Геннадьевичу Климуцу. Евгений Геннадьевич вступил в ряды метростроителей сразу после окончания Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Мосты и тоннели». Его трудовой путь начался с должности помощника сменного

инженера на подземных работах в СМУ-15 Ленметростроя. Более 15 лет с перерывом на службу в армии Евгений Геннадьевич трудился в СМУ-15, а после — еще почти столько же работал главным инженером в Тоннельном отряде-3.

С 2008 года Евгений Геннадьевич Климуц — районный инженер производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой». Грамотный, ответственный специалист, глубоко знающий все тонкости профессии метростроителя, Евгений Геннадьевич награжден за трудовые заслуги Юбилейным знаком отличия «За заслуги в транспортном строительстве II степени», а также Почетной грамотой ОАО «Метрострой».

Уважаемый Евгений Геннадьевич! Примите самые искренние поздравления с юбилеем и пожелания крепкого здоровья, благополучия и успехов в работе!

Трудовые будни

ЗАО «МЕТРОБЕТОН»: «ПОТРЕБНОСТИ ПРОХОДКИ ОБЕСПЕЧИВАЕМ ПОЛНОСТЬЮ»



Новая конвейерная автоматизированная линия завода ЗАО «Метробетон» по производству сегментов тоннельной обделки выдает продукцию отличного качества. Так считают не только сами метростроители, но и наши итальянские партнеры, в частности, представители итальянской геоинженерной компании «Геодата» («GeoData»), лидера в области проектирования подземных сооружений. О ходе выполнения поставок блоков обделки для строительства двухпутного тоннеля на участке Фрунзенско-Приморской линии от станции «Южная» до станции «Проспект Славы» рассказывает директор по производству ЗАО «Метробетон», Станислав Игоревич Алмаев.



Карусельный конвейер с 8-ью производственными постами и камерой термической обработки – это высокотехнологичная рабочая линия, где последовательно выполняются операции по производству железобетонных изделий: распалубка, чистка и смазка формы, армирование, укладка бетонной смеси, отделка поверхности изделия, а также его термическая обработка. При соответствующей интенсивности термообработки в сутки реализуются два, а то и три производственных цикла твердения бетонных блоков.

В арматурном цеху имеется все необходимое оборудование: настроечные, отрезные, скобогибочные, сварочные центры. В качестве исходного сырья в цех поступает мерная арматура, вся нарезка и любая механическая обработка выполняется с минимальными отходами. Арматуру малого диаметра выпускают прямо из бухт, большой диаметр нарезается на специальном раскроечном центре. На один бетонный блок идет около 650 килограмм стали.

НАША СПРАВКА

Производительность новой карусельной линии от компании Herrenknecht составляет 300 колец в месяц. Кольцо диаметром 10,3 м, шириной 1,8 м состоит из семи сегментов, включая замковый элемент. Арматурные каркасы производятся на комплексе арматурного оборудования итальянской компании AWM. Комплект оборудования включает правильно-отрезной станок DuoStraight, сварочную линию Prefleh, линию для сварки криволинейных каркасов TNL, автоматическую линию для изготовления замковых сварных сеток EasyNet и гильзину для рубки сетки.



Кабина бетонирования – это сердце карусельной установки. Здесь форма заполняется бетоном. Каждый цикл бетонирования в среднем занимает 10-12 минут. Но прежде чем приступить к укладке бетонной смеси (марка бетона по прочности – В-60) и термообработке в термической камере, специалисты внимательно проверяют установку закладных деталей, правильность сборки формы, надежность болтовых соединений. В термической камере блоки проводят около 8-9 часов, последовательно перемещаясь из зоны подъема температуры в зону прогрева и далее в зону остывания.

Оператор пульта управления новой сварочной линии (на линии изготавливаются рабочие сетки из арматуры диаметром 20-22 мм.) задает параметры сварки, силу прижима электрода, время, силу тока, выставляет габариты сетки: шаг арматуры, длину, ширину и т.д. Данные автоматически поступают на станок, начинается процесс изготовления заготовки. Затем сетка подается на вальцовочную машину, где сгибается по установленному радиусу. Так получается готовый армокаркас.



Как обеспечивается блоками обделки проходка двухпутного тоннеля на участке «Южная» – «Проспект Славы»?

– Все потребности проходки полностью удовлетворены. Уже сегодня изготовлено не менее 30-35% общего объема изделий – это 700 колец при общем объеме 2100. На строительную площадку передано более трехсот. К сожалению проходка забирает наши блоки не так интенсивно, как нам бы этого хотелось. Возникают определенные сложности со складированием готовой продукции на территории завода. Сейчас «Метробетон» выдает 10 колец в сутки, соответственно мы опережаем темпы проходки практически в два раза. Напомним, что производство блоков началось в октябре, а проходка стартовала позднее, уже после нового года. 600 колец – таков на сегодняшний день общий запас готовой продукции.

Расскажите о механизме контроля качества продукции на производстве.

– Контроль качества изделий осуществляется на всех стадиях производства. Разработана специальная «карта контроля качества», в которую включены все производственные операции, в том числе чистка, смазка и сборка формы, армирование, качество бетонной смеси, качество арматурного каркаса и т.д. Контроль обеспечивается инженерами ОТК нашего предприятия, а так же специалистами технического контроля Управления ОАО «Метрострой». Претензий к качеству нашей продукции у заказчика нет. Кстати, наши итальянские партнеры также довольны качеством нашей продукции и отмечают, что оно уже сегодня выше зарубежных аналогов.

Как производится контроль размеров блоков?

– Каждые 25 формовок производим контрольные измерения формы, ведем специальные протоколы, на предприятии работает отдел технического контроля и, конечно, готовое изделие принимает ревизионная служба заказчика. Специальные кубики бетонной смеси мы пропускаем по всей производственной цепочке для последующего исследования их свойств в нашей лаборатории, таким образом мы можем оценить динамику набора прочности.

Существует ли техническая возможность параллельно организовать выпуск колец разного диаметра?

– Если такая задача будет поставлена руководством Метростроя, мы с ней обязательно справимся. Технические возможности для этого есть.

Сколько специалистов задействовано на производстве блоков для двухпутного тоннеля?

– Сейчас около 150 человек, но если возникнет необходимость увеличить объем продукции наш коллектив будет расти. Кстати, уже сегодня добрая половина – это новые люди. В 2013 году была проделана большая работа по подбору персонала. Метробетон предоставил рабочие места многим специалистам: формовщикам, сварщикам, арматурщикам, крановщикам, стропальщикам. Разумеется, предпочтение отдавалось квалифицированным специалистам с опытом работы, но в то же время мы активно привлекали и молодежь – выпускников из лицея Метростроя.

Можете дать оценку их работе?

– Работа хорошая, а самое главное – есть желание и работать и учиться у опытных специалистов.

Есть планы по расширению производства?

– В основном мы шлифуем построенную производственную линию, но уже сейчас очевидно, что объемы продукции вырастают многократно, поэтому емкость склада готовой продукции необходимо пересматривать. Сейчас мы планируем техническую модернизацию подкрановых путей и доукомплектацию новыми подъемными кранами первой очереди склада. В дальнейшем предполагается переоснащение и второй очереди.



Поздравляем!

ОЛЕГУ ВАЛЕРЬЯНОВИЧУ ЧЕРНЕРУ – 50!



6 апреля 2014 г. исполняется 50 лет начальнику участка обособленного подразделения «Управление по эксплуатации комплекса защитных сооружений» Ремонтно-эксплуатационного Управления – филиала ОАО «Метрострой» Олегу Валерьяновичу Чернеру.

Свою трудовую деятельность Олег Валерьянович начал электросварщиком 4 разряда. В ноябре 1993 года перспективный специалист назначается начальником эксплуатационного участка, а с августа 2006 года Олег Валерьянович – начальник участка обособленного подразделения.

С первых дней на новой должности грамотный, требовательный и принципиальный руководитель, Олег Валерьянович Чернер организует слаженную и

безаварийную работу вверенных технических служб, уделяет самое пристальное внимание созданию безопасных условий труда, повышению технической культуры производства, создает благоприятный психологический климат в коллективе. Доброжелательный и общительный человек, Олег Валерьянович принимает самое активное участие в спортивной и общественной жизни коллектива.

Олег Валерьянович Чернер награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», за безупречную работу ему присвоено звание «Ветеран труда Метростроя».

Уважаемый Олег Валерьянович! Примите самые искренние поздравления с 50-летием! Крепкого здоровья, благополучия и новых строительных побед!

ЗЕНИТ – ЧЕМПИОН, ДО СВИДАНИЯ, СТАДИОН!



Активное участие в строительстве нового футбольного стадиона на Крестовском острове метростроевцы принимают с 2012 года. В тот период коллективы ЗАО «Управление-20 Метрострой» в связке с ЗАО «Тоннельный отряд-3» возводили секторы Е и D. В июле 2013 года строительные бригады ЗАО «Управление-20 Метрострой» приступили к сооружению секторов G и F. Под руководством генподрядчика ЗАО «Управление-20 Метрострой», строительство новых секторов выполняли также специалисты ЗАО «Управление №10 Метрострой» и ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Метрострой успешно справился с поставленной задачей: в сжатые сроки были подняты опоры и забетонировано перекрытие сектора G на отметке +20 м. Основные же усилия были сконцентрированы на строительстве сектора F. Сейчас эта работа полностью выполнена, рабочие снимают леса, главные силы ЗАО «Управление-20 Метрострой» покидают стройплощадку. До 1 апреля все работы, определенные контрактом будут завершены. Как известно, командир уходит с корабля последним. С начальником участка ЗАО «Управление-20 Метрострой» Дмитрием Александровичем Демченко «Метростроитель» осматривал фронт выполненных работ.

Д.А. Демченко:

– Конструкция каждого сектора чаши стадиона включает мощные железобетонные опоры, так называемые «рамы», связанные перекрытиями. Конфигурация опор и перекрытий чаши сложная, их бетонирование производилось строго по геодезическим отметкам, исключительно по результатам детальной тахеометрической съемки. Опора состоит из трех функциональных частей – «гребенки», на которую собственно и опираются трибуны, радиальной балки и наклонного пилона. Бетонирование рам и перекрытий велось последовательно: в первую очередь производилось бетонирование опор сектора, затем, аккордно, заливалось соответствующее перекрытие. Наклонную консольную часть рамы поддерживают дополнительные опоры – мощные железобетонные колонны. Для бетонирования выступающих частей консоли строители соорудили временную поддерживающую конструкцию из строительных лесов, и в ходе строительства постепенно наращивали ее высоту. Точка подошвы лесов +14 м, верхняя точка опоры +42 м. Таким образом, общая высота временной поддерживающей конструкции составила 28 м.

Заканчивая работы на своем участке, мы оставляем технологические выпуски для строительства следующего, последнего сектора чаши стадиона. Компании «Трансстрой» предстоит смонтировать армокаркас, выполнить бетонирование последнего сектора и таким образом замкнуть кольцо стадиона.

«М»: Как начинался очередной рабочий день на стройплощадке?

– Очень просто. На утреннем совещании прорабы, бригады, специалисты геодезической службы получают задание и план работ на смену, объемы армирования железобетонных конструкций, опалубки или бетонирования. Прорабы обсуждают с бригадами по-



рядок армирования, разбирают сложные узлы рабочего участка. Геодезисты представляют исполнительные схемы, на основе которых устанавливается опалубка под предстоящее бетонирование. Далее опалубка принимается заказчиком и дается «отмашка» на ведение бетонных работ.

«М»: Что было самым трудоемким на строительстве сектора?

– «Зенит-арена» безусловно объект уникальный. Что касается технологии его строительства, удивительным представляется чрезвычайно высокий коэффициент армирования железобетонных конструкций и сложная конфигурация архитектурных форм. Возведение многоярусного фигурного строения требует большого профессионального навыка от строителей, прежде всего от арматурщика и бетонщика. В сложной бетонной конструк-



**Свариваемся!
А кто леса считать будет?**

ции удерживать радиусы многочисленных поворотов – задача не для начинающих.

«М»: Расскажите подробнее о последнем этапе работ – о бетонировании верхнего перекрытия...

ДОСЬЕ «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Дмитрий Александрович Демченко, горный инженер-строитель. Закончил Донецкий национальный технический Университет. В петербургском Метрострое с 2005 года. Начиная трудовую деятельность сменным мастером в ЗАО «Управление-20 Метрострой». Занимал последовательно инженерно-технические руководящие должности: горный мастер, прораб, заместитель начальника участка. В 2013 году назначен начальником участка на строительстве «Зенит-арены» на Крестовском острове. Участвовал в строительстве Комплекса Защитных Сооружений, 2-й сцены Мариинского театра, станции метро «Парнас», электродорожки «Выборгское».

– Объем бетонирования последнего перекрытия в нашем секторе F составил 600 м³. Мы залили это перекрытие быстро, слажено, что называется «на одном дыхании» – буквально за двое суток. Подготовительные же работы (армирование и установка опалубки) заняли три недели. Работу в равных долях выполняли совместно три организации Метростроя, задействованных на строительстве «Зенит-арены»: ЗАО «Управление-20 Метрострой», ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Длина перекрытия более 70 м, ширина около 20 м, при высоте 700 мм. Кстати, бетон использовался не простой: для омоноличивания металлических ферм использовался бетон самоуплотняющейся, проникающий в труднодоступные технологические отверстия и заполняющий внутренние полости. Объем армирования приближался к 25 тоннам в сутки, установка опалубки достигала 100 м².

В самый разгар подготовки к бетонированию перекрытия, 7 февраля на стройплощадке появился московский представитель компании «Трансстрой». Мы поднялись на перекрытие, представитель начал задавать вопросы о сроках окончания работ. Моим ответам он не поверил и сказал, что даже до конца месяца Метрострой не успеет забетонировать перекрытие. Я был готов заключить пари на 19 февраля, но осторожный москвич спорить не стал и правильно сделал. Строго 19 февраля, как я и обещал, перекрытие было забетонировано.

«М»: Что остается доделать до 1 апреля, как говорится «под метлу»?

– После снятия опалубки предстоит отделка бетонных конструкций: шлифовка поверхностей, заделка технологических отверстий и т.д. А затем – разборка поддерживающей конструкции и передача лесов в отдел комплектации Метростроя.

Память

О ТОМ, ЧТО КАРТИНА СУЩЕСТВУЕТ, Я НЕ ЗНАЛ...



В предыдущем номере газеты «Метростроитель» (№2, февраль 2014 года) было опубликовано обращение к читателям по поводу картины, на которой изображен неизвестный метростроевец. Картина датирована 1962 годом, написана советским художником А.И. Третьяковым. Не прошло и двух недель после выхода номера, как в редакцию позвонил мужчина и сказал, что он знает, кто изображен на картине. На вопрос «И кто же?» мужчина уверенно ответил «Тот, кто сейчас с Вами говорит по телефону!».

Так коллектив редакции газеты познакомился с Леонидом Ануфриевичем Новиковым, который и изображен на картине.

Леонид Ануфриевич рассказал «Метростроителю», когда и как появилась эта картина.

– Я родился в 1927 году в Смоленской области, семья наша была большой – 8 детей, – начал свой рассказ Леонид Ануфриевич. – Окончил школу, застал Великую Отечественную войну. На фронт не призвали – был мал, но на полях работал, трудился в тылу. Когда пришла пора устраиваться на работу – поехал в Ленинград. С трудоустройством было нелегко – прописки у нас не было, да и жить негде было, поэтому работу искал с общежитием. Пошел сначала на завод «Большевик», но там не осталось мест в общежитии. А потом увидел в газете объявление, что



требуются рабочие в Строительство №19. Так я и оказался в ряду метростроевцев, меня приняли на работу плотником. В Строительстве №19 я работал до выхода на пенсию в 1990 году. Участвовал в строительстве почти всех станций метро, сооружавшихся в этот период. Помню, был и на открытии первой очереди метрополитена 15 ноября 1955 года. Народу было – не протолкнуться!..

Наконец, рассказал Леонид Ануфриевич и про обстоятельства написания картины.

– Был такой случай, – говорит он, – правда, год назвать точно не могу, не помню, но по памяти – 1960-е года... Мой начальник отправил меня ремонтировать помещение недалеко от Витебского вокзала, где впоследствии должна была располагаться наша контора. Там нужно было восстановить пол: по большей части, доски в нем проломались. После ремонта оставалось много обрезков доски, приготовленных на выброс. Тогда мой начальник сказал, что чем обрезки выбрасывать – пригодятся еще кому пол подлатать. И сказал, что придут товарищи назавтра, заберут обрезки. Пришли двое, взяли остатки доски, а через день вернулись опять. Я как раз сидел прямо на полу и обедал, думал, им еще чего нужно. А один из них щелкнул пару раз вспышкой фотоаппарата, и они ушли. На этом дело и закончилось... Я про тот случай и думать забыл, пока не получил газету «Метростроитель» и не увидел объявление о картине. Пригляделся – а там я изображен, на картине, написанной в 1962 году с той самой фотографии... О том, что существует такая картина, я и не знал! Чудеса, да и только! И все спустя полвека...

Колледж Метростроя

ТАК ДЕРЖАТЬ!

27 марта 2014 года на производственной базе Колледжа Метростроя прошел седьмой ежегодный отраслевой конкурс «Лучший штукатур».

Соревновались за звание лучшего в профессии специалисты строительных компаний, а также учащиеся лицеев и колледжей. Конкурс проводился при поддержке Комитета по строительству и по инициативе профсоюза работников строительства. В этом году конкурс в четвертый раз прошел в гостеприимных стенах Колледжа Метростроя.

Конкурс профессионального мастерства «Лучший штукатур» проходит в Санкт-Петербурге в седьмой раз, и каждый раз количество желающих принять в нем участие возрастает. К примеру, в этом году заявок было так много, что проводить практическую часть конкурса пришлось сразу на двух производственных площадках. Доказать свое мастерство в этом году



не побоялись 12 профессионалов из различных строительных компаний Санкт-Петербурга, а в номинации «лучший учащийся по профессии штукатур» – 9 юных штукатуров.

На торжественном открытии конкурса все собравшиеся смогли увидеть выступление уже полюбившейся всем театральной студии колледжа с номером «Строители метро». После традиционной жеребьевки конкурсанты приступили к выполнению теоретического и практического задания конкурса. В этом году, к слову, обе выше названных части были одинаковыми и для профессионалов, и для учащихся, различались лишь составы жюри: профессионалов оценивало жюри, состоящее из преподавателей колледжа, а учащихся – жюри из профессионалов.

Торжественное награждение победителей и участников состоялось 28 марта во Дворце труда. На награждении было сказано немало теплых и искренних слов о профессии штукатура. Так, президент Национальной Федерации профессионального образования, Юрий Павлович Панибратов озвучил простую, но важную мысль: «Поощрение необходимо даже гению, как канифоль смычку виртуоза. Победа важна, но ваша победа – это ваши золотые руки, не забывайте об этом!»

Лучшим штукатуром Санкт-Петербурга 2014 года стал мастер участка ООО «Алюстем Строй» Владислав Саханов. Второе место занял штукатур ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург» Владимир Васянович, третье место – штукатур 5 разряда Филиала «СУ №315» ФГУП «ГУССТ №3 при Спецстрое России» Валентин Бобров.

Среди учащихся лучшими оказались прекрасные представительницы Колледжа Метростроя. Победительницей стала



Победительница конкурса среди учащихся, студентка первого курса Колледжа Метростроя, Ольга Чепурненко. Поздравляем, так держать!

студентка первого курса Колледжа Метростроя Ольга Чепурненко. Второе место среди студентов занял второкурсник Колледжа строительной индустрии и городского хозяйства Андрей Швецов, третье место поделили между собой учащаяся первого курса Колледжа Метростроя Екатерина Орлова и учащийся второго курса Колледжа «ПЕТРОСТРОЙ-СЕРВИС» Михаил Ефимов.

Поздравляем всех победителей и желаем дальнейших профессиональных успехов!

Спорт

XXVIII СПАРТАКИАДА ОАО «МЕТРОСТРОЙ» СОСТОЯЛАСЬ!

Капризная зима не смогла помешать празднику ...



22 марта в солнечный весенний день в поселке Лемболово на базе Металлического завода прошел второй вид зимних соревнований – лыжные эстафеты. В женскую эстафету 3x3 км были внесены коррективы по длине дистанции: вместо 3 км девушки соревновались на дистанции 2 км. На старт вышли представительницы 5 команд. Команда ЗАО «Тоннельный отряд-3» с первого этапа захватила лидерство и финишировала в гордом одиночестве с результатом 23 мин. 28 сек. Состав победителей: Елена Волкова, Ольга Ващилко, Юлия Беликова.

За второе место шла упорная борьба между командами ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и Управлением механизации – филиалом «Метрострой». На первом этапе Екатерина Магедова (ЗАО «СМУ №13 Метрострой») создала отрыв, но на втором этапе Наталия Егерев (Управление механизации – филиал «Метрострой») отыграла проигрыш, и на заключительный этап команды ушли вместе. На финише второго и третьего призеров, команду ЗАО «СМУ №13 Метрострой» от ко-

манды Управления механизации, отделили всего 7 секунд. Состав ЗАО «СМУ №13 Метрострой»: Екатерина Магедова, Татьяна Митрошина, Елена Пирогова. Состав команды Управления механизации: Надежда Зуй, Наталия Егерев, Надежда Степанова.

Команда Управления ОАО «Метрострой» показала 4 результат, лыжницы ЗАО «Управление №10 Метростроя» на 5 месте.

За победу в мужской эстафете 4x5 км боролись 7 команд, представляющие 6 организаций. После 1 этапа лидировали команды ЗАО «Семнадцатое Управление Метрострой», ЗАО «Управление №10 Метростроя» и ЗАО «СМУ №13 Метрострой». После 2 этапа лидерство перешло к лыжникам ЗАО «Управление №10 Метростроя», на второе место поднялась команда Управления механизации – филиала «Метрострой», третьими стали спортсмены ЗАО «СМУ №13 Метрострой». На заключительный этап команда ЗАО «Управление №10 Метростроя»

ушла с хорошим отрывом от команд Управления механизации (2 мин. 24 сек.) и ЗАО «СМУ №13 Метрострой» (2 мин. 59 сек.).

На финиш первым пришел Александр Ерохин (Управление механизации), показавший лучший результат (16 мин. 18 сек.), второй финишировала команда ЗАО «Управление №10 Метростроя», на третье место на заключительном этапе вышла команда ЗАО «Тоннельный отряд-3».

Состав команды Управления механизации: Виктор Ерохин, Павел Першин, Сергей Терентьев, Александр Ерохин. Время команды – 1 час 17 мин. 35 сек.

Состав команды ЗАО «Управление №10 Метростроя»: Иван Зайцев, Николай Морщинин, Сергей Холопов, Михаил Осин. Время – 1 час 18 мин. 20 сек.

Состав команды ЗАО «Тоннельный отряд-3»: Геннадий Иванов, Аркадий Берлев, Юрий Кузнецов, Сергей Селиверстов. Время – 1 час 22 мин. 05 сек.

Команда ЗАО «СМУ №13 Метрострой» заняла 4 место, лыжники ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» на 5 месте, спортсмены Управления ОАО «Метрострой» на 6 месте.



Анонс спортивных мероприятий:



16 АПРЕЛЯ В СПОРТИВНОМ КОМПЛЕКСЕ С 17-30 ДО 19-30
ПРОЙДЕТ ПЕРВЕНСТВО ПО ДАРТСУ.
ПРИГЛАШАЕМ КОМАНДЫ УЧАСТВОВАТЬ!

ХОРОШО РАБОТАЕМ – ХОРОШО ОТДЫХАЕМ!

Коллектив первичной профсоюзной организации «Колледж Метростроя» в этом году встречал весну по звёздам, в прямом смысле этого слова. 1 марта состоялась великолепная познавательная поездка в Пулковскую обсерваторию. Такой замечательный первый день весны был организован под руководством председателя ТПО ОАО «Метрострой» Виктора Владимировича Зорьки. Спасибо, Виктор Владимирович!



С благодарностью от всего коллектива, Елена Чупрова, председатель ТПО «Колледж Метростроя»

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

АПРЕЛЬ

1	Владимир Федорович КОЗЛОВ (СМУ №13) – 75-летие
5	Александр Владимирович ГОРЕЛОВ (УМ) – 55-летие
6	Таисия Григорьевна ГУСЕВА (РЭУ) – 60-летие Лидия Константиновна ФАРБЕРОВА (РЭУ) – 85-летие
8	Борис Михайлович ПАВЛУХИН (ЖБКид) – 70-летие Валерий Михайлович БЕЛЯЕВ (АТП) – 65-летие
10	Геннадий Александрович ЛЕЖЕНИН (ТО-3) – 60-летие
12	Светлана Петровна БОГАЧЕВА (СМУ-19) – 60-летие Людмила Алексеевна ЖЕЛУДКОВА (Управление-20) – 60-летие
13	Лидия Ефимовна ЗОЛОТУХИНА (РЭУ) – 85-летие
14	Юрий Николаевич ФЕДОСЕЕВ (Управление-15) – 75-летие
19	Анатолий Михайлович НАДЕЙКИН (УМ) – 65-летие Надежда Николаевна СМЕРНОВА (УПТК) – 50-летие Вячеслав Иосифович ЯКОВЛЕВ (СМУ №13) – 70-летие
21	Маргарита Яковлевна НАУМОВА (Семнадцатое управление) – 75-летие Алексей Алексеевич ТИХОМИРОВ (УМ) – 60-летие
21	Олег Борисович КАЙНОВ (СМУ-9) – 75-летие Людмила Петровна КАБАНОВА (ТО-3) – 70-летие Галина Петровна ГРИГОРЬЕВА (АТП) – 75-летие
24	Вадим Викторович ШАРОВ (ТО-3) – 60-летие
29	Тамара Петровна БОДРОВА (РЭУ) – 70-летие
30	Валерий Николаевич КАЧАНОВ (ТО-3) – 70-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
Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 03.04.2014 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroy@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1700 экземпляров.