

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Сергей Сепитый:
«ЛЮБОЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – “НОЛЬ”
БЕЗ ЛЮДЕЙ, КОТОРЫЕ ЕГО ОКРУЖАЮТ»

СТР. 4

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»:
НА ПОСЛЕДНИХ ЗАХОДКАХ
«СТЕНЫ В ГРУНТЕ»

СТР. 6

ГОРОД
НЕ СЛЫШИТ
НАШИ ГОЛОСА

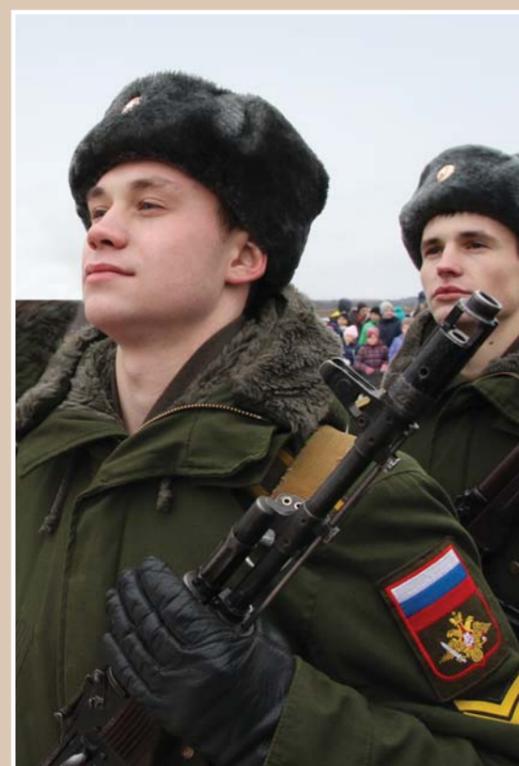
СТР. 7

ЛАЭС-2:
НА ЗИМНИЕ
КВАРТИРЫ?

СТР. 8

1941 **МЫ РОДОМ** **из сорок первого...** 1941

**СНЕЖНЫМ УТРОМ 25 НОЯБРЯ В НЕВСКОЙ ДУБРОВКЕ
БЫЛ ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫТ ПАМЯТНИК ГЕРОЯМ-МЕТРОСТРОЕВЦАМ**



Мемориал

Мы родом из сорок первого...



О том, какой вклад внесли первые ленинградские метростроители в дело Победы, как работали и сражались они на дальних и ближних подступах к Ленинграду, «сердцу пролетарской революции», сейчас знают, пожалуй, лишь несколько историков и журналистов. Последние герои «железного поколения» – комсомольцы «первого призыва», прибывшие на строительство Ленинградского метро по приказу комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича, уже ушли из жизни.

Тогда, в июне 41-го, десять тысяч молодых людей, одержимых мечтой о всеобщем счастье, практически голыми руками за год заложили десятки стволов и штолен, прошли сотни метров подходных тоннелей для будущего ленинградского метро. Как они верили! Конечно, первая ветка была бы построена с опережением всех графиков, любых приказов и распоряжений. Война помешала.

Это они, ленинградские метростроители, первыми начали организованное и технически грамотное строительство оборонительных сооружений вокруг окруженного города: строили под огнем противника линии обороны, ДЗОТы и ДОТы на Карельском перешейке, на Пулковских высотах, под Кингисеппом, по линии Лужского рубежа, в районах Петергофа и Красного Села.

В ноябре 1941 года, в самое кровавое время, в дни тяжелейших потерь и поражений, в районе Невской Дубровки под настильным минометным огнем началось строительство танковой переправы через Неву на Невский плацдарм. «Весь пропитанный кровью, как плаха, имя он получил пятачок». «Невский пятачок» – место самых кровопролитных боев на Ленинградском фронте. Количество погибших здесь достигало 10 человек на квадратный метр земли. Ежедневно защитники плацдарма отражали по 12-16 атак противника, за сутки на них обрушивалось до 50 тысяч снарядов и авиабомб. Для десятков тысяч солдат, офицеров и военных строителей 600 метров водной переправы стали братской могилой. До сих пор в районе «Невского пятачка», на дне Невы, поисковые отряды находят останки погибших и подбитые танки.

Для переправы танков на «Невский пятачок» под руководством первого директора Строительства №5 НКПС Ивана Георгиевича Зубкова через Неву был налажен понтонный паром. В строительстве переправы участвовало 850 метростроителей – лучшие инженеры и цвет рабочего класса.

От места сборки плашкоутов (паромов) к Неве метростроители прорыли котлован и проложили пути. Под шквальным огнем, в холодной невиской воде работы велись днем и ночью. Метростроители сутками не покидали переправы. Легендарный И.Г. Зубков, первый руководитель ленинградского Метростроя был ранен в ногу, но продолжал руководить работами. Паром работал надежно. В каждую ночь на «Невский пятачок» понтоны переправляли по 7-8 танков. Многие метростроители за выполнение этого задания были награждены боевыми орденами и медалями. Орденом Красной Звезды были награждены И.Г. Зубков и Г.П. Деев, медалью «За Отвагу» Е.П. Солдатов, П.П. Колосов, Н.А. Козлов. На переправе под обстрелами и бомбежками погибла пятая часть подразделения метростроителей.

Открывая на высоком берегу Невы памятник героям Метростроя, генеральный директор прославленного предприятия Вадим Николаевич Александров высказал простую и точную мысль: «Этот мемориал – дань памяти тем, кто в самом начале Великой Отечественной войны по приказу Северного фронта остановил работы в тоннелях будущего метрополитена Ленинграда и отправился на строительство оборонительных сооружений, в эпицентр кровопролитных боев. Метрострой – это уникальный коллектив, героически проявивший себя во время войны, а в послевоенное время – на строительстве метро и важнейших городских объектов. Всегда, в любых обстоятельствах наш коллектив достойно справлялся с поставленной задачей. Строительство танковой переправы на «Невский пятачок» – незабываемый подвиг наших предшественников. Это пример мужества и стойкости для каждого настоящего ленинградца и петербуржца, пример великой любви к родному городу, готовности защитить его ценою собственной жизни».



ШТАБНАЯ ЖИЗНЬ

ГОРОДСКОЙ ШТАБ МЕТРОСТРОЕНИЯ ПРОВЕЛ ВЫЕЗДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ У СТАРТОВОЙ ПЛОЩАДКИ КОТЛОВАНА НА ТУРИСТСКОЙ УЛИЦЕ



Вице-губернатор Игорь Албин посетил строительную площадку шахты №462 Невско-Василеостровской линии (НВЛ) на Туристской улице, где происходит монтаж проходческого комплекса (ТПМК Ø 10,3 м) и подготовка участка перегонного тоннеля для проходческих работ в направлении станции «Новокрестовская». Ознакомившись с фактическим состоянием стартовой площадки, вице-губернатор провел заседание городского штаба по перспективному развитию метрополитена Санкт-Петербурга.

Главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Старков доложил о выполнении работ подготовительного периода и реализации производствен-

ной программы строительства участка НВЛ от станции «Приморская» до ст. «Ул. Савушкина», включая ст. «Новокрестовская». Алексей Старков отметил, что 22 октября совместно с КРТИ было проведено заседание научно-технического совета, на котором рассматривался вариант ускорения работ на НВЛ за счет совмещения строительства тоннеля с возведением верхнего вентиляционного канала, сооружением жесткого основания пути и путевого бетона.

Вице-губернатор Игорь Албин поручил КРТИ совместно с проектными организациями учесть мнение научно-технического совета при корректировке проектных решений. Генеральный директор ОАО НИПИИ «Ленметроги-

протранс» Владимир Маслак высказал готовность проектной организации уже на следующей неделе выдать рабочую документацию на весь период проходческих работ до конца 2017 года с учетом их совмещения. Вице-губернатор, в свою очередь, потребовал усилить авторский надзор на объекте. Для проектировщиков и службы заказчика будут развернуты рабочие места непосредственно на объектах строительства, что должно ускорить подготовку документации по приемке работ и их финансированию.

Руководство ОАО «Метрострой» заострило внимание штаба на ограничениях тоннажности грузового автотранспорта, перемещающегося по улично-дорожной сети города. При этом, вывезти предстоит около 2,5 млн м³ грунта. Однако просьба о выдаче спецпропусков для важной стройки города не нашла поддержки у вице-губернатора. «Мы не будем отступать от тех нормативов, которые приняты в Петербурге. Причина вам понятна: нам нужна улично-дорожная сеть в эксплуатационном состоянии», – сказал Игорь Албин. Альтернативный вариант – специальные маршруты. Возможно ли их разработать в принципе, должны решить совместно КРТИ и Комитет по благоустройству.

Заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Михаил Цалко отметил, что в настоящее время работы идут с опережением графика. Штаб одобрил авансирование средств подрядной организации, в том числе, возможный перенос аванса на 2016 год.

Отдельно рассмотрен вопрос об электроснабжении стройплощадок и проходческого щита. К стартовому котловану (шахта №462) в срок до 1 декабря будет подано питание от подстанции 110 кВ «Невская губа»; к шахтам №465, 466 на намывных территориях питание должно пойти от ПС 110 кВ «Крестовская» (ПС 357) и ТП «Гребная база» в конце января – начале февраля 2016 года. Когда будет дан старт работе проходческого щита, должно быть обеспечено надежное электроснабжение – по электросетям.

Игорь Албин заявил, что оптимизация сроков и совмещение работ должны сопровождаться снижением сметной стоимости строящихся объектов и поручил заказчику и проектной организации с привлечением внешних экспертов внести соответствующие предложения в месячный срок.

По материалам официального сайта Администрации Санкт-Петербурга

ШТАБ ПО МЕТРОСТРОЕНИЮ ВПЕРВЫЕ ПРОШЕЛ НЕ В КАБИНЕТАХ СМОЛЬНОГО, А НЕПОСРЕДСТВЕННО НА СТРОИТЕЛЬНОЙ ПЛОЩАДКЕ СТАРТОВОГО КОТЛОВАНА НЕВСКО-ВАСИЛЕОСТРОВСКОЙ ЛИНИИ



Участок от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» («Беговая»), включая станцию «Новокрестовская» является приоритетным объектом строительства: объект возводится в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Так как сроки строительства (2,5 года) крайне сжаты (стандартные сроки строительства аналогичных объектов в два раза больше), необходимо решать возникающие по ходу работ вопросы оперативно и совместными усилиями.

В ходе заседания обсуждались вопросы оплаты уже выполненных работ, а также авансирования будущих: для закупки материалов, изготовления блоков обделки, подключения площадок к постоянным источникам электро и водоснабжения, а также вывоза грунта и доставки элементов обделки во время проходки тоннеля. Основной доклад о ходе строительства был сделан заместителем генерального директора – главным инженером ОАО «Метрострой» Алексеем Старковым.

По первому вопросу Комитетом финансов было доложено, что оплата принятых и предъявленных КРТИ работ будет произведена в течение текущего дня. Игорь Албин также распорядился до 20 ноября 2015 года произвести выплату аванса, заложенного в адресно-инвестиционной программе текущего года.

По вопросу подключения к постоянным источникам электроснабжения было отмечено, что работы по прокладке кабеля и монтаж электрооборудования на площадках уже начаты, но необходимо ускорить согласование проекта с Ростехнадзором. Положительное заключение экспертизы проекта необходимо получить до начала проходки, которая намечена на 1 декабря 2015 года. В противном случае, график производства работ по строительству всего участка Невско-Василеостровской линии будет сорван, и станции не будут сданы в срок.

Особые опасения метростроителей – в отношении вывоза грунта и доставки обделки. Алексей Старков отметил, что при соблюдении последних нормативных актов, ограничивающих грузоподъемность автотранспорта, самосвалы могут быть загружены только на 50%. Это приведет к увеличению числа самосвалов, замедлит вывоз грунта и в целом негативно отразится на сроках проходки. Игорь Албин поручил разработать спецмаршрут, чтобы максимально сохранить дороги Петербурга в нормативном состоянии.

На совещании были рассмотрены и вопросы взаимодействия городских комитетов, Метростроя и «Ленметрогипротранса» с АНО «Дирекция транспортного строительства». Дирекция будет осуществлять контроль строительства в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Для оперативной работы всех контролирующих органов Метрострой в кратчайшие сроки организует рабочие места непосредственно на строительных площадках.

www.metrostroy-spb.ru



Утром 12 ноября в стартовый котлован был перемещен 140-тонный режущий орган – отремонтированный, «с иголочки», щеголевато покрашенный в триколор российского флага.



Глеб Федоров, электрик-наладчик Управления механизации:

– Двумя каретками монажники УМа подняли его «на попу», подвесили над стартовым котлованом, на малой скорости аккуратно завели в исходное положение, точно посадили на шпильки и обтянули болтами.

Помимо финишной сборки работы на щите еще хватает: наладка, закачка масла, проверка гидравлики, запуск двигателей и многое другое. Монтаж электрики, кстати, фактически завершен, осталось соединить телеги, притянуть к приводу и произвести наладку. Работенка была непростая: очень много кабеля, приводов, электрических трасс к двигателям и прочее. Но справились!



Метростроение


«ЛЮБОЙ РУКОВОДИТЕЛЬ – “НОЛЬ” БЕЗ ЛЮДЕЙ, КОТОРЫЕ ЕГО ОКРУЖАЮТ»



– **Какой самый сложный объект?**
 – Они все непростые. Но все интересные.
 – **Тогда какой самый интересный?**
 – Опять вопрос неправильный. Я же говорю, они все интересные. Если бы мне было неинтересно строить, я бы не работал в строительстве. Может быть, самый для меня необычный объект – ЛАЭС-2. Мы очень хотели вылезти из-под земли и подняться в небо. И ведь получилось – поднялись. Кстати, буквально. Мы построили две градирни для первого энергоблока. Они высотой по 150 метров. И мне приходилось подниматься на них по внешней пожарной лестнице. А на втором энергоблоке заказчик решил сэкономить. Построить не две, а одну градирню высотой 180 метров. Пришлось заново согласовывать высотный регламент. Сейчас строительство уже началось. Но мы приостановили работы до весны. Такие объекты при низких температурах не строят. Осенью следующего года должны закончить.

– **Насколько я знаю, вы строите на ЛАЭС-2 не только градирни.**
 – У нас в работе еще здание управления и здание паровой камеры. Они почти при-

мыкают к наружной защитной оболочке 1-го энергоблока. Кстати, параллельно строится 2-й энергоблок. Там другой подрядчик. Знаете, я с уверенностью могу сказать: класс специалистов, работающих на объектах «Метростроя», значительно выше. На уложенный кубометр бетона на здании управления на 2-м энергоблоке приходится за то же время вполонину меньше. Тут очень много зависит от менеджмента на участке.

– **Может, вернемся под землю?**
 – Знаете, какой самый сложный лично для меня объект? Шахта №534 – 2,5 километра подземных выработок. Это продолжение Правобережной линии за станцией «Улица Дыбенко». Мы должны их содержать: проветривать, откачивать воду, освещать. Почему он самый сложный? Потому что на содержании все и заканчивается. Шахта была заложена в 1980 году. Тогда планировалось построить станцию «Народная» и депо в Кудрово. Сейчас в Кудрово идет массовое строительство. Там напрашивается совмещенная с автобусным вокзалом станция метро. Она могла бы стать первым таким большим объектом совместного финансирования двух бюд-

жетов – городского и областного. Но объект «заморожен». Когда нет перспектив – это самое сложное.

– **Но на других-то объектах есть перспективы...**
 – Да, есть. Фрунзенский радиус. Два небольших объекта, но на них мы испытываем все прелести строительной науки... Шахта №627 – открытый котлован с креплением способом «стена в грунте». Поначалу эта шахта кроме СМУ №13 никому была не нужна. Но потребовался ремонт режущего органа щита, которым вели проходку двухпутного тоннеля. И надо было обеспечить к нему доступ монтажникам Управления механизации. Когда щит вошел вовнутрь шахты №627, мы откапывали его режущий орган. Именно откапывали. А сейчас на этой шахте мы готовимся к разборке отделки тоннеля.

Там же – вентиляционная шахта №625. Проектировщики сэкономили на заморозке. Из 45 колец в «морозе» проходили 39, а ниже – 7 водоносных слоев. Такого мокрого ствола я в Петербурге не видел. Проходчики работали, как под душем. Полок накрывали брезентом. Сейчас прошли НВУ и на его пересечении с двухпутным тоннелем строим камеру сопряжения. Такой в Метрострое еще не было. Дело и в размерах, и в ее необычном конструктиве.

– **А «Горный институт», «Новокрестовская» и «Беговая». Там ведь сроки горят.**
 – Горят – это еще слабо сказано. Скажу так: если наши мужики с «Новокрестовской» и «Беговой» к ЧМ-18 справятся, это будет подвиг. Градоначальнику надо готовить ко-

«БЕГОВАЯ»: РУКИ НЕ ОПУСКАЕМ



На станции «Беговая» из-за недофинансирования потеряно несколько месяцев интенсивной работы, вернуть их уже невозможно... Тем не менее, надежды метростроители не теряют и к настоящему делу готовы. Вот только сейчас, по словам руководителя проекта по строительству станционного комплекса «Беговая» ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Г.Д. Андреева, перебои с поставкой основных материалов и вывозкой грунта приводят к постоянным остановкам работ. Простои превышают 50% рабочего времени. Спрогнозировать работу даже на ближайшие сутки практически невозможно, не говоря уже о графике на месяц или год. И это – о пусковом объекте, сроки строительства которого даже на момент начала работ были предельно сжаты. Такой рваный характер строительства людей раздражает. Тем не менее, все понимают: работать надо. И делают все возможное, руки не опускают.

ПЕРЕНОС СЕТЕЙ...

– По сути, перенос наружных сетей – это главная проблема в настоящий момент и ключ к дальнейшему развитию! Перенесут сети – мы сможем замкнуть «стену в грунте» и начать разработку грунта уже для строительства самого тела станции. Но заявленные сроки переноса категорически не выдерживаются, фронт дальнейших работ блокирован. «Гордиев узел» проблем: неудовлетворительная организация работ подрядчика, перебои с поставками комплектующих, слабая отгрузка грунта.

Перенос сетей – это, в первую очередь, прокладка новой трассы и переключение на нее потребителей. И лишь потом – демонтаж старой ветки. Для ведения земляных работ в зоне переноса необходимо вывозить разработанный грунт, 300-400 кубов ежесуточно. А машин мало, транс-

портная обстановка в городе – сложная, с приемкой грунта на полигоне опять же перебои.

КАРТИНА БЫТА

Проект АБК находится на стадии согласования с заказчиком (КРТИ, ДТС). До официального утверждения, чтобы запустить АБК как можно скорее, мы провели его перепланировку и разместили в УПТК заявки на поставку оборудования и материалов. Нет пока и утвержденного проекта на инженерные сети (постоянное электроснабжение, водопровод, канализация). Эти работы выполняются подрядчиками по отдельному проекту, в рамках договора с Метростроем. При наличии материалов и точек подключения к инженерным сетям мы готовы построить и сдать в эксплуатацию административно-бытовой комплекс в течение месяца. А пока получается, что наш коллектив работает без АБК. Люди



передеваются, умываются, едят во временных бытовках. Так что «картина быта» пока не вырисовывается.

ЛОЖКА МЕДА

Несмотря на стесненные условия работ, техническое оснащение площадки – на уровне. Работают три комплекта грейферных установок, установка для струйной цементации грунтов, есть техника для уборки площадки и погрузо-разгрузочных работ. Для оптимизации движения по площадке организован дополнительный въезд со стороны улицы Савушкина. Оптимизировали и движение техники по самой площадке – организовали въезд со стороны Приморского проспекта, так быстрее выполнять мойку колес. Теперь выезд транспорта с площадки идет без задержек.

робку орденов и медалей. Но заказчик не торопится... Вроде все просто: есть умелые люди в достаточном количестве и нужны деньги в достаточном количестве. Последнего пока нет.

На «Горном институте» у нас три площадки. Шахта №571 – вентствол, шахта №572 – рабочий ствол и площадка наклонного хода. С вентстволом проблем нет. А с шахтой №572 с самого начала пошли сложности. Ствол необходим большего диаметра, чем обычно – 6,6 метров по черновой обделке. При меньших диаметрах не разместит необходимые для проходки трубопроводы, а главное, не обеспечить проветривание выработок. Поэтому ствол в монолитной обделке и сооружается не в традиционной заморозке, а как «стена в грунте», выполненная из буросекующих свай. Проходку ведем при помощи автокрана, на 40 метрах остановимся и будем переходить на подъемную машину.

По дальнейшему развитию горнокапитальных работ у нас уже есть полное понимание, как и что мы будем делать. Об этом можно долго рассказывать. Упомяну только, что с помощью главного инженера Метростроя Алексея Старкова нам удалось убедить заказчика «отодвинуть» стартовый котлован для проходки наклонного хода от Большого проспекта В.О. Щит при этом стартует с отметки пониженной части будущего вестибюля. При таком решении не надо будет перекрывать движение транспорта по Большому проспекту, а главное, не надо будет монтировать, а потом разбирать почти два десятка колец наклонного хода. Но тут все надо выверять до миллиметров.

– **Не страшно ошибиться?**

– Смешной вопрос. Тогда в Метрострое все горные работы должны идти с грифом «страшно». Нет, конечно. Я уверен в тех людях, с которыми работаю. Уверен в их высоком профессиональном мастерстве. Любимый руководитель – «ноль» без людей, которые его окружают. В этом плане в СМУ №13 все в порядке. Мой первый заместитель Алексей Лазарев пришел на работу после окончания ЛИИЖТа и из начальника смены превратился в инженера и специалиста высочайшего уровня. Руководитель проекта на «Беговой» Геннадий Андреев до этого работал руководителем проекта на строительстве ЛАЭС-2. Нам все обзавидовались, что у нас «есть такой парень». А наши механики? Начальник ОГМ Анатолий Михайлов – настоящий «вождь маслопупых»! А механик участка Николай Турзай один стоит целой сотни. Начальники участков Александр Ганшу, Сергей Володичев – сила! А проходчики СМУ №13? С бригадами Сергея Тоцакова, Игоря Хмелева, Василия Сухомлинова, Андрея Лебедева нам вообще нечего страшиться!

Про людей СМУ №13, про тех, которые работают сейчас, про тех, кто работал раньше, могу говорить долго. Я очень их уважаю и ценю, что мне посчастливилось с ними работать. Не могу подвести тех, кто в далеком 1989 году избрал меня начальником СМУ-13 Ленметростроя. Именно поэтому, когда речь заходит о работе, я говорю «МЫ». А когда что-то не так, говорю – «Я». Я не подумал, не досмотрел, упустил... Меня так в Метрострое воспитали.

– **А кто воспитывал?**

– Этих людей все знают: два начальника Метростроя. Я помню времена, когда Вадим Николаевич Александров был начальником отряда, а Владимир Евгеньевич Харенков работал начальником участка в Тоннельном отряде №3. А еще мой отец – Дмитрий Ильич Сепитый. Он очень много мне вложил в голову, в характер, в душу. Его в Метрострое все звали «папа Дима». Сами понимаете,ординарным людям такие прозвища не дают. Вот и получается, что я был, есть и буду метростроевским человеком. На том и стою.

ГЛАВНОЕ В ЭСКАЛАТОРАХ – ЭТО НАПРАВЛЯЮЩИЕ

Возможно, эскалаторы немецкой компании ThyssenKrupp на «Спортивной-2» будут первыми и последними импортными на станциях петербургского метрополитена. А будущие выходы станции «Проспекта Славы» будут оборудованы эскалаторами, сделанными в ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Об этом его директор Алексей Уханов рассказал участникам круглого стола по вопросам импортозамещения в метростроении, который прошел 20 ноября в Центре импортозамещения и локализации в «Ленэкспо».

Предварял круглый стол вопрос заместителя председателя КРТИ Михаила Цалко всем участникам:

– **Импорт дорожает. Каковы перспективы импортозамещения в сфере метростроения?**

Докладывал Алексей Уханов:

– Мы выполняем для метрополитена разные работы: скважины, электроснабжение, замораживание, монтаж эскалаторов. А в 2012 году решили строить свои. Мы оборудовали цех и уже были готовы поставить 4 узкобалластных эскалатора на «Спортивную-2». Но не сложилось, хотя вся документация была готова.

Сейчас СМУ-9, по словам Уханова, готово выпускать два типа эскалаторов для действующих станций (с конкретными параметрами наклонных ходов). Это КТП-V, узкобалластные эскалаторы, и КТП-VI – эскалаторы с нормальными размерами балластры. Последние как раз будут установлены на «Проспекте Славы».

Под конец выступления Цалко попросил Уханова уточнить пару моментов:



– **КРТИ интересуют вопросы ценообразования и надежности продукции...**

– Наши цены с европейскими несравнимы. О надежности... Самое главное в эскалаторах – это тело эскалатора, направляющие, по которым ходят ступени. Их мы вымеряем до миллиметров и делаем своими руками. Подход, как в советские годы. Добиваемся, чтобы срок службы несущих элементов был бесконечным – до их морального устаревания. Ну, а сопутствующие детали – ступени, цепи и другие – уже могут подлежать замене. Их мы закупаем гостовские у наших производителей. Делать мы можем по 3-4 комплекта в год.



ЧТО НАМ НЕОБХОДИМО ДЛЯ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ СЕЙЧАС?

- точки подключения к инженерным сетям электро-снабжения, водоснабжения, канализации;
- четкая организация вывоза грунта с объекта – 400 кубов в сутки;
- стабильные поставки бетонной смеси – 200 кубов в сутки;
- своевременные поставки комплектов бетонных отсекаелей и армокаркасов от 30 до 40 комплектов в месяц согласно графику.

А вообще-то, нужно стабильное и достаточное финансирование, т.е. деньги. Хотя по пословице: «За деньги и дурак построит, а ты без денег попробуй». Мы уже не просто попробовали – доказали себе и остальным, что мы – умные. Теперь очень хотим вернуться в состояние «дураки», поскольку быть «умными» уже нет никакой возможности.

И ВСЕ-ТАКИ ПРОДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД!

На данный момент «стена в грунте» выполнена на 41%. В целом, необходимо уложить чуть более 21000 кубов бетона, уложено 8600. При своевременной поставке материалов (каркасы, отсеки, бетон) и ритмичном вывозе грунта, мы можем выполнять как минимум в 2 раза больше, чем получается на сегодняшний день. При стабильной поставке материалов можно укладывать в месяц до 6000 кубов бетона.

НИКОЛАЙ ЧЕРНОВ, БРИГАДИР МОНТАЖНИКОВ ИЗ УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Бригаду как у Николая – не ищи, не найдешь днем с огнем. Чистое золото, а не бригада. Скажут, мол, какой бригадир, такая и бригада. Чистая правда. В Метрострое мужики 10 лет, с 2006 года. И что характерно – постоянно в СМУ №13. Это вам не у Пронькиных на даче, даже мы, на что уж люди простые в редакции, а и то – удивились. Какие, понимаешь, долгожители...

А чего удивительного? В Ульяновской области строители работать умеют: настоящие спецы, труженики. «Строительство – локомотив экономики всей нашей Ульяновской области!» – вот сказал так сказал, как отрезал, губернатор УО С.И. Морозов. Примите, говорит, мои поздравления, с профессиональным праздником! ... За ваш неустанный труд на благо региона...

Николай Чернов:

– Сами мы с Ульяновской области. Я, правда, в Питере уже шестнадцатый год работаю. Не везде еще в России зарплаты жить-то позволяют.

Ребята работают в Метрострое вахтенным методом. Дом, семья – в Ульяновске, самих в 2006-м пригласили в Метрострой.

Николай Чернов:

– Закончил восьмилетку и строительное училище. Ну и пошло. Стройка за стройкой. Трое девчонок у меня. Старшие отучились, работают, младшая – в детский садик ходит.

– **А сынка нет?**

– Не получилось как-то...

– **Ну а если еще попытаться?**

– Не, уже дедушка. Хватит.

«Дедушка» с виду подкову погнет, не крикнет.

– В Метрострое что мне нравится? А с зарплатой за десять лет никогда не было задержек. Директор наш, Сергей Дмитриевич Сепитый, ни разу ни меня, ни бригаду мою не подвел с деньгами.

– **Наверно, работать умеете здорово?**

– Умеем помаленьку. Бригада наша – комплексная. Мы и сварщики, мы и арматурщики, мы и бетонщики. Мы и плотники...

– **И дом можете построить?**

– А чего не построить... Можно и дом. Вот в прошлом году ребята, бригада моя, самому помогли дом поставить в Ульяновской области. Мы друг другу всегда помогаем, просто так, без денег. Хороший кирпичный дом получился. А зачем нам ссорится, если можно дом сообща построить?

– И то верно...

Метростроение

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: НА ПОСЛЕДНИХ ЗАХОДКАХ «СТЕНЫ В ГРУНТЕ»



На площадке «Новокрестовской» «Метростроитель» задал Виктору Павловичу Рожкову, руководителю работ от Управления механизации один вопрос: какова реальная ситуация?

А реальная картина на ноябрь получается такая: проблемы с финансированием, отсюда капитально «пробуксовывает» вывоз грунта и шлама. 13 ноября здесь скопилось более 10 000 кубов. И эти «эвересты» растут, как на дрожжах! Прошли дожди, горы грунта растекаются по площадке. Хорошо еще, что есть надежный контурный дренаж, он и удерживает глинистую жижу в границах отвода. Везти ее далеко, оборачиваемость машин мала, самосвалы идут полупустые. Водители не очень-то стремятся их перегружать: при торможении жидкий грунт может выплеснуться на асфальт. Штраф получает не только Метрострой, но и водила. Может АТП и потянуло бы перевозку, но кроме «Новокрестовской» есть еще и «Беговая». Машин на всех не хватает, вместо 10 ходит 2-3. Нанимать стороннюю автокомпанию – это платить. Платить не можем, значит, квалифицированные специалисты не опалубку монтируют, а разгоняют глину лопатами.

И что характерно! Финансирования нет, а работы не останавливаются. По «своей» стороне на строительстве «стены в грунте» Управление механизации «добивает» последнюю заходку. Волевым решением закрываем своими силами и «долго малую» «Геостроя» (шесть двойных заходок): на откопке траншеи у нас работают две машины. Значит, вторую можно поставить на участок «Геостроя». И пусть мы сделаем их объем на неделю позже, зато деньги останутся в Метрострое и пойдут на зарплату нашим людям. К концу ноября «стена в грунте» станционного комплекса «Новокрестовская» будет построена. Это позволит своевременно закончить струйную цементацию основания котлована будущей станции и приступить к изготовлению несущих свай-колонн. Сейчас внутри контура осталось 150 скважин – работа на 5-7 дней. В целом, из 21000 пробурено 14000 скважин. Необуренными остаются защитные поля по периметру стены и отдельная площадка НВУ-465. К сожалению, закончить струйную цементацию одновременно «со стеной в грунте» не получится. Буровую установку нельзя подгонять слишком близко к стене: когда идет закачка цементного раствора, избыточное давление внутри замкнутого периметра может деформировать грунт, «поведет» недостроенный участок стены. Поэтому сейчас как раз необходимо смещать бурение как можно дальше от незавершенных заходок и защитных полей.

Хотя, по большому счету, бурить-то нам уже практически нечем. Остро нуждаемся в качественном режущем инструменте. Сейчас его приходится изготавливать в «полевых условиях» самим. Берем старые твердосплавные куски от шарошек, отрезаем, привариваем. Если бы и этого у нас не было, мы бы остановились два месяца назад. По мягким грунтам можно бурить и приваренной арматурой – это мы проходили, но вот как бурить арматурой наплывы бетона? Не знаю. Если не будет финансирования, мы рискуем одну сваю по бетону бурить целый день. При таком положении дел быстро выйдут из строя гидромоторы, штанги, зажимные приспособления.

Производительность труда на участках струйной цементации падает. Это отражается на зарплате рабочего человека. У людей появляется чувство безысходности. Снабжение рухнуло, а «грести» надо, Чемпионат мира никто не отменит. Люди хотят работать, стремятся даже в таком сложном положении как-то продвигаться вперед. Наш директор – опытный производственник и в данной ситуации старается сделать все возможное. Но как, если нет средств на производственные нужды?

Хорошо еще – повезло с механиком. Что можем, изготавливаем на замену в цеху УМа. Но вот клапана переключения с воды на цемент в наших условиях уже не изготовишь, и сейчас мы в них очень нуждаемся. В целом, остро нуждаемся в расходных деталях и материалах – в маслах, смазках, да что говорить: иногда простой ветоши нет.

Мы стоим на земле, и все «глобальные» экономические проблемы – это вопросы не нашего уровня. Но чтобы нам выполнять свою работу, необходимо четкое материально-техническое снабжение и стабильный заработок. Возможность кормить свои семьи для нас напрямую зависит от количества уложенного бетона и пробуренных метров. Городские власти выдвигают взаимно-противоречащие требования: стройте много и качественно, быстро и дешево. Но так в природе не бывает. Это подтвердит любой экономист. Тогда с какой целью, зачем с высоких трибун, из больших кабинетов и залов заседаний произносятся пустые слова?

16 ноября метростроевцы приступят к изготовлению свай-колонн. Работы начнутся напротив зоны НВУ-465, площадка для буровой очень неустойчивая: старое дно Финского залива, текучие суглинки и водонасыщенный песок. А требования к соблюдению вертикальной составляющей свай-колонны остаются жесткими – отклонение не более 5 мм. Чтобы выполнить ювелирную работу, надо быть очень хорошим специалистом-бурильщиком. Главный этап бурения поручен лучшим машинистам-бурильщикам УМа – Вячеславу Васильеву и Роману Шпету.



НЕТ НИЧЕГО БОЛЕЕ ПОСТОЯННОГО...

Машинист буровой УМа 16 лет назад пришел в Метрострой, думая, что это временная работа.



В ближайшее время на площадке «Новокрестовской» начнут бурить скважины для установки опорных колонн будущей станции. Один из тех, кому поручена эта работа, машинист бурильной установки Управления механизации Метростроя Роман Шпет ответил на вопросы корреспондента «Метростроителя». Правда, говорили мы не о бурении:

- Роман, как давно Вы в Метрострое?
- Уже 16 лет. Сам я из города Маркса. Это рядом с городом Энгельсом. Есть такие в Саратовской области. В Ленинграде оказался по призыву – когда ушел в армию. Потом здесь же служил по контракту. Женился и остался. По специальности я механик. Начал искать работу и нашел в Метрострое. Думал, что это на первое время. Но, как говорится, в мире нет ничего более постоянного, чем временное. До сих пор вот работаю. И даже не механиком.
- Что вам предстоит делать на «Новокрестовской»?
- Бурить, конечно. Сейчас закончат «стену в грунте», и мы начнем скважины для опорных колонн.
- А вне строительной площадки чем увлекаетесь?
- Я в хоккей в детстве играл. Сейчас, конечно, не играю. Но смотрю с удовольствием. Правда, СКА сдулся. Был победителем, а сейчас всем проигрывает (мы беседовали до игры СКА с «Барысом», где армейцы разгромили казахстанских хоккеистов со счетом 5:1 – прим. ред.)
- А рыбалка, охота?
- О, нет! Я теплолюбивый. Не рыбак. Я о другом мечтаю.
- О чем?
- В Саратовской области родился и вырос в своем доме. Вот теперь здесь под Питером хочу дом построить. Купил участок в Волосовском районе. Целина. Вода стояла. Я когда первый раз приехал, там только что рыба не плавала. Вот тогда можно было порыбачить. Но выкопал дренажный колодец – осушил. Теперь хорошо. И строю там потихоньку дом своими руками. Пока это, конечно, не дом. Скорее, летняя дача. В общем, еще не знаю, построю ли. Как получится... Но очень хотелось бы жить с семьей, с детьми в собственном доме.
- Так что, работа, дом и хоккей?
- А как иначе? Мы всегда сроками ограничены. Работаем круглосуточно. А здесь, на «Новокрестовской» сроки вообще сжатые. Когда начнем бурить, с площадки не уйти будет. Когда успеваю матч посмотреть, смотрю. Успеваю на участок съездить, домом заняться – еду, занимаюсь.

«ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: В ИНСТАГРАМЕ ПОЯВИЛСЯ ДВУХПУТНЫЙ ТОННЕЛЬ

Серию экскурсий на строящиеся объекты метрополитена продолжает проводить для студентов ПГУПС «Тоннельный отряд-3». Корреспондент «Метростроителя» побывал на одной из них – на «Проспекте Славы».

ВТО-3 мне разъяснили, что экскурсии проводятся по инициативе кафедры «Тоннели и метрополитены» ПГУПС и высказали сожаление, что таких инициатив пока не исходит от Горного университета, студентам которого было бы полезно время от времени спускаться под землю.

25 ноября на площадку ТО-3 строящейся станции «Проспект Славы» пришли студенты 5 курса. Встретил их специалист по технике безопасности и охране труда Валерий Андранович. Собрал всех вместе, поинтересовался, знают ли они методы проходки, на что студенты ответили положительно, и примерно описал структуру тоннелей станции. Потом предупредил, что внизу холодно, что в тоннелях протянут троллей под напряжением, и поэтому рабочим категорически



запрещается носить что-либо на плечах, раздал каски и повел на объект. Студенты сначала шушукались, что они не проstackи и, мол, каких только тоннелей не видели. Но когда их спустили на 65 метров под землю, сразу же начали доставать смартфоны и снимать все вокруг:

- Поднимемся, в инстаграм выложим.
- А посмотреть было на что. Им показали единственное в стране место, где однопутные тоннели соединяются с двухпутным. Показали, как проходчики «дергают» тубинги, расширяя станционные тоннели с 5,63 до 8,5 метра. Им показали средний станционный тоннель и блок служебных помещений, которые полностью вырабатывались вручную. Им показали наклонный ход, который уже с лета ждет СМУ-9 с новыми метростроевскими эскалаторами.
- Размах работ произвел впечатление на молодежь. Студенты внимательно слушали Валерия Алексеевича, задавали вопросы. Но при этом не переставали фотографировать все вокруг и себя на фоне. Что же, в их инстаграмах скоро появятся необычные сюжеты.

«ГОРОД НЕ СЛЫШИТ НАШИ ГОЛОСА»



Охрана труда, спорт, наставничество и... пропаганда метростроения среди петербуржцев. Такие задачи на следующую пятилетку были поставлены перед Территориальной профсоюзной организацией (ТПО) ОАО «Метрострой» на прошедшей 29 октября 2015 года 27-й отчетно-выборной конференции. Ответственным за их выполнение стал бессменный председатель профкома Виктор Зорька, единогласно переизбранный на новый срок.

Он же рассказал участникам встречи о деятельности профсоюза. За отчетный период профком старался сохранить социальные гарантии – бесплатный проезд, доплату к отпуску, санаторные путевки нуждающимся, дотации на путевки в детские лагеря, пособие при выходе на пенсию. Но в первую очередь, Виктор Владимирович остановился на самом насущном:

– За последние годы не увеличивались тарифные ставки и оклады, несмотря на то, что механизм повышения заработной платы прописан и в Коллективном договоре, и в отраслевом тарифном соглашении.

Генеральный директор Метростроя и член профсоюза Вадим Александров согласился:

– Да, зарплата не по труду. Обещаю приложить все усилия для того, чтобы зарплата у нас росла. А предприятиям рекомендую стимулировать работников премиальными и надбавками.

Прошелся председатель профкома и по другим проблемам:

– Административно-бытовые комплексы (АБК). В целом, все неплохо. АБК обустроены на площадках Семн. упр., Упр.-15, Тоннельного отряда-3, «Метробетона», СМУ-9, УПТК, РЭУ. Но вот на объектах СМУ №13 (ш. 627 и 572) помещения для обогрева, для приема пищи не соответствуют требованиям санитарных норм. Рабочие сами убирают помещения. А на ш. 571 охрана сидит в бытовке без света и тепла.

Большой вопрос – медицина. У нас есть ДМС. Но наше производство относится к категории опасных, и на таком предприятии должно быть медицинское учреждение, в задачу которого входило бы анализ ситуации – мониторинг, профилактика заболеваемости и травматизма.

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

В ТПО «Метрострой» входят 22 первичные организации численностью 3125 человек.

На отчетно-выборной конференции профсоюза «Метрострой» обсуждались самые неожиданные вопросы, например, отношение горожан к строительству метро.

А проблема охраны труда? За 5 лет в Метрострое произошло 10 случаев травматизма. Один смертельный – в Тоннельном отряде. Основная причина – нарушение трудовой дисциплины. Уверен, что этих случаев могло и не быть, если бы все четко соблюдали правила техники безопасности при производстве работ.

На конференции выступили и другие руководители и члены профсоюза.

Лидер первичной профсоюзной организации Управления механизации Василий Борисов рассказал о полезном начинании:

– Мы заключили договор с юридической фирмой. 150 членов профсоюза уже получили бесплатные консультации.



Слесарь-ремонтник горнопроходческого оборудования УМа Сергей Ефремов обратился к профкому с предложением работать не только с сотрудниками предприятия, но и... с горожанами:

– О том, что метро необходимо мегаполису как воздух именно сегодня, сейчас власть предрешающая нас не слышит. Но, кроме Смольного и Метростроя всегда есть и третий участник строительства – сами петербуржцы. Надо их привлекать.

Вадиму Николаевичу идея понравилась:

– Правильная мысль. Вот подсказка профсоюзу. Прошу включить вопрос работы с жителями в решение конференции.

Мастер Колледжа Метростроя Сергей Туленков пожаловался на то, что в СМУ отказываются от студентов-практикантов, что рабочие боятся ответственности, что у ребят нет наставников.

И опять взял слово Вадим Николаевич:

– Не совсем так. Например, РЭУ регулярно берет отделочников, маляров-штукатуров – на подготовку. Но наставничество нужно развивать шире. Согласен. Рекомендую включить это в решение конференции.

Старший тренер спортклуба Метростроя Андрей Силюгин уверен, что спорт, пожалуй, единственная сфера, где интересы руководства предприятия и лидеров профкома практически совпадают:

– Например, сдача ГТО. Гендиректор издал приказ, профсоюз собрал людей. И я удивился. 274 человека из 17 предприятий пришли и сдали нормы. Отлично!

По результатам открытого голосования Виктор Зорька был единогласно переизбран председателем профкома Метростроя. Все затронутые в докладах вопросы были включены в итоговое постановление 27-й отчетно-выборной конференции.



МЕЖДУ ТЕМ:

О ситуации в метростроении в Петербурге профсоюзный комитет Метростроя информировал вышестоящий профсоюз. В разное время в период 2010–2015 годов через РОСПРОФЖЕЛ за подписью его председателя Н.А. Никифорова соответствующие обращения направлялись президенту России В.В. Путину, премьер-министру Д.А. Медведеву, в Министерство транспорта. С открытым письмом профком Метростроя через газету «Санкт-Петербургские ведомости» обращался к губернатору Петербурга Г.С. Полтавченко.

12 апреля 2012 по инициативе профкома Метростроя в Законодательном собрании Петербурга состоялось расширенное заседание комиссии по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам. Тема слушаний: «Перспективы метростроения в Санкт-Петербурге».

16 сентября 2015 года вопрос о проблемах метростроения в Петербурге перед президентом Транспортного союза Северо-Запада поставил полномочный представитель ЦК РОСПРОФЖЕЛА В.Л. Белозеров. Советские проходили во Дворце Труда. В его работе принимал участие глава Федерации профсоюзов Петербурга и Ленобласти В.Г. Дербин.

Все материалы о самых важных инициативах профкома Метростроя публиковались в нашей газете «Метростроитель».

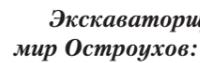
Мы открываем новую рубрику. В ней будем задавать вам актуальные вопросы. А поскольку все мы – горожане, то решили и начать с вопроса «А нужно ли горожанам метро?». Кстати, друзья, присылайте свои вопросы прямо в редакцию (metrostroy@mail.ru). Мы отберем самые что ни на есть актуальные и интересные и зададим их вашим коллегам на других участках работы!

А НУЖНО ЛИ НАМ, ГОРОЖАНАМ, МЕТРО?



Прораб строительного участка Управления механизации Игорь Заяц:

– А на чем в мегаполисе еще ездить? В мегаполисах электрический транспорт должен быть основным. Метро – в первую очередь. А также трамваи, троллейбусы. Электромобилей должно быть больше. Город по максимуму должен перевести транспорт на электродвигатели. И автомобилисты уже должны думать об электромобилях.



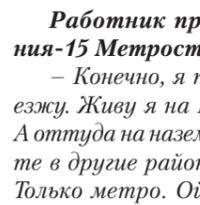
Экскаваторщик УМа Владимир Остроухов:

– У меня машина. В основном ездю на ней. Но иногда пользуюсь и метро. Бывают ситуации, когда приходится машину оставить и пересечь на общественный транспорт. Оставляю, спускаюсь в метро.



Заместитель начальника участка №6 Управления-15 Метрострой Константин Провакин:

– Я на машине ездю. Но есть места, куда удобнее добираться на метро, чем ехать через весь город на автомобиле. Вот мы построим «Новокрестовскую». А параллельно здесь строят ЗСД. Но съезда на Крестовский остров с него не будет. На машине сюда на остров добираться неудобно. И это совершенно зыблым делом, когда стадион за-работает. На матчи буду ездить на метро.



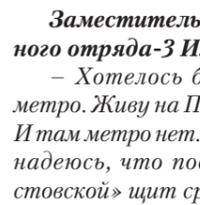
Работник производственных бань Управления-15 Метрострой Елена Брошкина:

– Конечно, я по городу на метро ездю. Живу я на Комендантском. А оттуда на наземном транспорте в другие районы не доехать. Только метро. Ой, не фотографируйте меня, я уже убегаю, вон автобус отходит, он меня как раз до метро везет.



Плотник-крепыльщик Тоннельного отряда-3 Василий Лавленцев:

– Метро пользуюсь. Метро нужно. Очень нужно. Юго-Запад задыхается из-за нехватки подземки. Не знаю, как люди оттуда добираются. И в Купчино очень трудно, пока Фрунзенский радиус не достроим.



Заместитель начальника участка №1 Тоннельного отряда-3 Илья Василец:

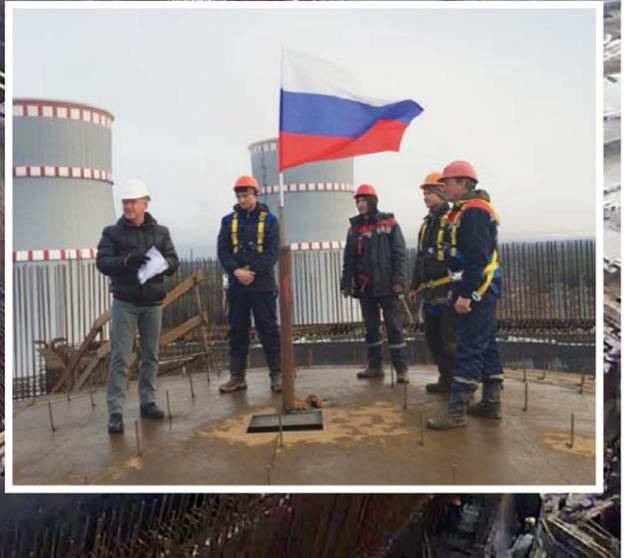
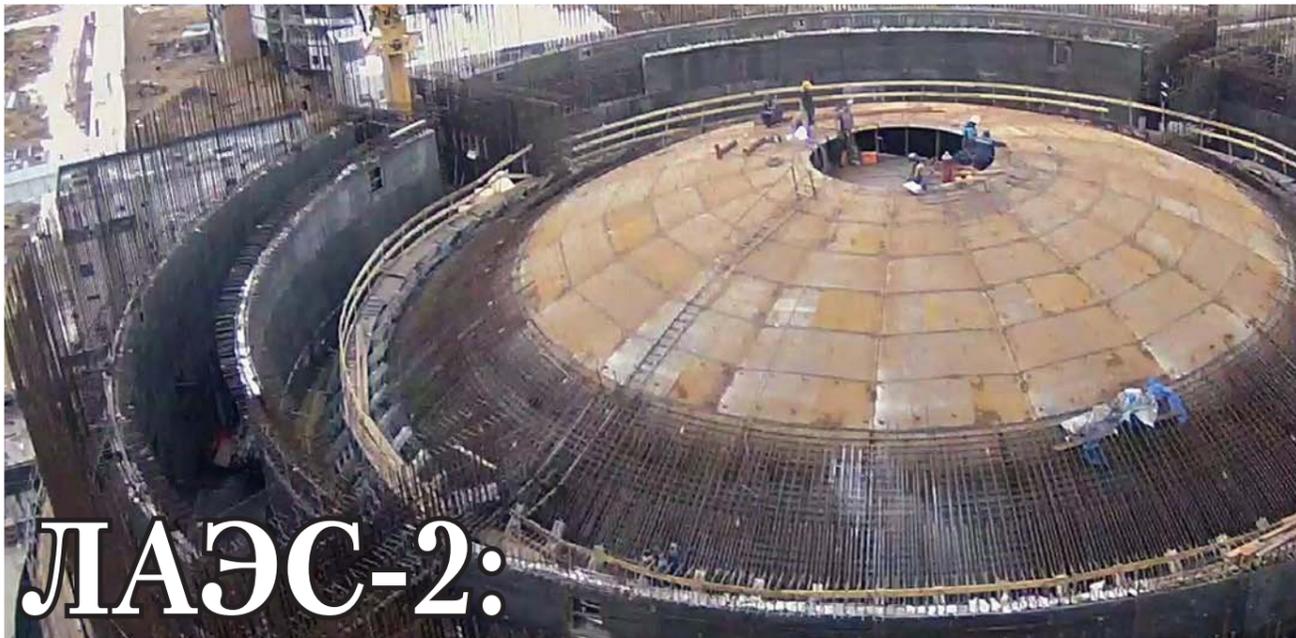
– Хотелось бы пользоваться метро. Живу на Планерной улице. И там метро нет. Поэтому очень надеюсь, что после «Новокрестовской» щит сразу перенесут на Туристскую, чтобы вести тоннель к Планерной. Нам там метро очень нужно.



Стволовой Тоннельный отряд-3 Вячеслав Можесухин:

– Я не пользуюсь метро. У меня машина. Летом живу на даче, в пригороде Петербурга. Да и зимой очень редко в метро спускаюсь, хотя в тоннелях провожу большую часть жизни.

Трудовые будни



ЛАЭС-2:

НА ЗИМНИЕ КВАРТИРЫ?

Практически все бетонные работы на строительстве зданий и сооружений первого энергоблока ЛАЭС-2 (кроме реактора) завершены.

В эти дни Метрострой сдает партнерам готовые помещения хранилища твердых радиоактивных отходов и Управления. Под крышами начинается следующий, зимний этап – прокладка кабеля и монтаж оборудования. С приближением зимы на строительной площадке Ленинградской атомной станции-2 остановлено и сооружение оболочки градирни №3. К холодам Метрострой переберется внутрь градирни, где продолжит монтаж железобетонного каркаса на плите водосборного бассейна. На перекрытиях здания паровой камеры еще ведутся завершающие бетонные работы и монтаж трубопровода систем пожаротушения. В целом, масштабное бетонирование продолжается лишь в обстройке наружной защитной оболочки купола реактора – в зоне, где

расположены баки для подачи воды на систему пассивного отвода тепла внутрь гермообъема. В настоящее время бригады завершают монолитные работы в этой зоне и переходят выше. Начинается бетонирование последнего перекрытия – над баками. Конструкция этого перекрытия охватит кольцом самую «макушку» реактора.

Через несколько дней сварщики УМа начнут облицовывать баки четырехмиллиметровыми листами нержавеющей стали. 92 тонны железа поднимут на самую верхотуру. А сейчас здесь идет снег, наверху довольно мрачно и ветрено. Основные бетонные работы на высоте ведут ребята из Комплекта. Вся бригада в зимних рабочих куртках, кто-то уже и в валенках, жесткие, обветренные лица. Без монтажного пояса – никого. Верно, зачем испытывать судьбу. За ними «след в след» УМовцы монтируют систему постнатяжения – панцирь из толстых металлических канатов. Стальная сетка с огромной силой стянет бетонный купол. Надежнее конструкции видеть не приходилось.



КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

Павел Мозеров:
«Бетон довольно-таки оригинальный...»

Закрит один из важнейших этапов, приближающий физический пуск первого энергоблока ЛАЭС-2. В здании реактора завершён монтаж металлоконструкций наружной защитной оболочки. Работы выполнили монтажники Управления механизации.

В честь завершения этой грандиозной работы на куполе реактора (на высоте около 70 метров) был установлен российский флаг. Председатель совета директоров холдинга Титан-2 Григорий Нагинский поздравил бригаду монтажников Управления механизации Метростроя, выполнивших работы, и наградил ценным подарком. «Чтобы выполнить поставленную задачу и пустить станцию в 2016 году, необходимо вовремя приступить к монтажу пассивной системы охлаждения реактора. От вас сейчас зависит успех всего строительства», – сказал УМовцам Нагинский.

Метрострой – главный подрядчик на строительстве первого энергоблока ЛАЭС-2 – использовал в работе эффективные проектные решения, это позволило сократить сроки строительства и улучшить конструкцию купола. Первый бетон в здании реактора был уложен 25 октября 2008 года. За это время проделана колоссальная работа. В общей сложности на здании реактора было уложено более 110 000 кубов бетона и смонтировано более 300 000 тонн арматуры. Все технические требования к работам были выполнены. Исполнительный директор проекта возведения первого энергоблока ЛАЭС-2 Павел Мозеров: «Причем, типы бетона мы использовали довольно-таки оригинальные – это и достаточно легкий бетон для полов и один из самых прочных бетонов (бетон внутренней защитной оболочки) марки Б-60. Он должен выдержать любую проектную и даже запроектную аварию в здании реактора. В наружной оболочке бетон чуть послабее, но тоже сверхпрочный: может выдержать падение самолета».

Впереди у специалистов Метростроя подготовка к физическому пуску реактора. В ближайшее время начнется монтаж пассивной системы охлаждения.



МЫ РАБОТАЕМ НА «МАКУШКЕ» ЛАЭС-2!

ЗАО «Комплект»: бригада бетонщиков Р.Х. Сафиулова; Управление механизации: бригада монтажников В.И. Манакова

Экспозиция

Экспозиция знаменитого музея увеличилась почти на треть. Теперь вы можете почувствовать себя машинистом, зайти на диспетчерский пункт, спуститься в забой, взглянуть в кассовый зал 1955 года. Новое интерактивное пространство позволяет проводить занятия для детей. А вся «техническая кухня» питерского метро показана на уникальном макете Кировско-Выборгской линии.

Данный макет не имеет аналогов. В мире существует множество исторических реконструкций железных дорог, но макетов метрополитена просто нет. Макет демонстрирует самые характерные элементы исторической линии. На площади в 11 кв. метров уместилось депо, подземные и наземные вестибюли станций «Автово», «Технологический институт» и «Площадь Ленина». Максимально точно решены детали фасадов зданий и сооружений. Отработана вся механика движения поездов и каждый из них управляется с пульта-планшета!

Спустившись на эскалаторе в новый зал, посетители знакомятся с архитектурным оформлением петербургских станций, уникальными смальтовыми мозаиками. Фрагмент головного вагона – наверное



МУЗЕЙ МЕТРО ОТКРЫТ!

самый популярный экспонат старой экспозиции – усовершенствован. Теперь это настоящий современный тренажер. А новая экспозиция «Размыв» рассказывает о трудовом подвиге метростроевцев и о подземной

реке, которая на несколько лет изменила привычную жизнь города. Кстати, встретиться с проходчиком-метростроителем на шестидесятиметровой глубине теперь можно с помощью интерактивной строительной клетки.

МУЗЕЙ ОТКРЫТ
с понедельника по пятницу.
Телефоны для записи:
(812) 301-98-33 и (812) 404-59-20



Наши люди

НЕЛОВКО КАК-ТО ВНИЗУ СТОЯТЬ И КАСКУ РУКОЙ ПРИДЕРЖИВАТЬ



Сергей Шалмаков считает, что на пенсию все должны уходить вовремя, как сделал он.

– Да, в 1983 году. Работу искал. А куда еще горняку-механику идти? На монтажный участок Управления механизации Метростроя. И пошло-поехало. Горнопроходческие щиты, тубингоукладчики, блокоукладчики... Тогда, до «лихих девяностых», работа кипела. Доставка, монтаж... Мы еще не закончили, а строители уже над душой стоят. Оборудование из тоннелей не доставали. С одного на другой перебрасывали.

– А первую работу помните?

– Конечно. Монтаж кессонов. Работали под давлением. Кессон собирали из изолированных секций. На каждом стыке по тысяче болтов. Собрал. Начали испытывать. Должно быть все герметично. А тут все засвистело! Там свистит, и там свистит. Подумал: «Все, кончилась моя работа». Но бывалые метростроители поддержали. Свистит? Не беда! Когда, спрашивают, все идеально было? Сейчас мы заделаем все быстрорасширяющимся цементом.

– Помогали новичку?

– Настоящие профессионалы работали. И люди хорошие. Левичек Виталий Романович, Быков Василий Николаевич, Роцин Андрей Николаевич. Сразу скажу, вспоминаю навскидку. Мастеров много было, да таких, что закрытыми глазами могли механизмы собирать. Всех не упомянуть. Пусть не обижаются, кого не назвал. Всех помню.

– А начальники?

– Начальники тоже отличные были. Сойфер Владимир Павлович. Как сейчас помню, на работу пришел, сразу мешок выдали, в нем ватник, спецовка, сапоги.

– А самая впечатляющая работа какая была?

– «Спортивная». 9-этажный дом можно было поместить. Если бы не перестройка, «Спортивную» еще тогда бы открыли.

– В перестройку тяжело было?

– Безысходность. Я тогда как раз начальником участка стал. Народ поуходил в кооперативы. Осталось человек сорок, может, чуть больше. Работали по три дня в неделю. Да и работа была одна – колочую проволоку вокруг площадок развешивали. От воров. К стати, еще пару слов о начальниках. Благодаря руководителем УМа – Баторину Владимиру Григорьевичу (он, к сожалению, умер уже), Кузнецову Валерию Дмитриевичу (он сейчас УМ возглавляет), удалось сохранить кадры и, собственно, УМ. Я сейчас на пенсии, мне лстыть уже смысла нет. Кузнецов – человек с твердой железной волей. Люди у него всегда были на первом месте. Рабочие всегда одеты, обуты, трудятся в нормальных условиях. С ними и пережили перестройку. Потом и деньги пошли. Работа пошла.

– Все вернулось на круги своя?

– Да не все. Структура участка изменилась. Режим работы изменился. На каждом объекте жесткие сроки. Александров всегда сложные задачи ставил. Помню, ангар надо было монтировать на «Площади Мужества». Итальянцы приехали, сказали, что соберут за 3 месяца. Александров сказал: «Три недели».

– И сделали?

– Конечно, сделали. А куда денешься? Выходных, таких, как у всех, уже не помню. Скользящий график. Утро, вечер, ночь. А в Новый год? У всех 10 дней, а у нас хорошо, если 1–2 января отдохнуть дадут. В мае тоже 2 дня – 1 и 9. Да и работа сама изменилась. Трудился на любых объектах. Не только с горными машинами. На дамбе грузовые краны демонтировали, потом в тоннеле делали проемы для коммуникаций. Более тысячи отверстий в полтораметровом бетоне. А в Мариинском театре монтировали стеклянные шикарные лестницы из Австрии. Сложнейший монтаж. На миллиметр не отступать. С нами маркшейдер даже был. Потом гараж там монтировали трехуровневый с автоматическим адресованием.

– Неужели с горными машинами было проще?

– Ну старые машины сами по себе проще были. А потом немецкие горнопроходческие щиты появились. Там уже требовался другой уровень планирования работ, другой уровень квалификации. И одним монтажникам уже было не справиться. С командировочными – а с таким оборудованием к нам постоянно приписаны электрики, гидравлики – до 125 человек на участке работали. А какие специалисты! Трудятся на рабочих должностях, а половина при этом с высшим техническим образованием, иначе не справиться. И если раньше специалисты приезжали из Германии, Италии помогать, контролировать, то сейчас наши сами справляются. Работа сложнее стала. Тот же демонтаж. Если раньше двухтонные лебедки были, то теперь детали по 25 тонн. Режущая часть распиливается. Иначе не вытащить. Потом варится обратно.

– Случай какой-нибудь интересный расскажите.

– Баяк хотите. Знаете, веселых историй не вспомню. Работа опасная, с ней особо не пошутить. Если кричат «Бойся!», надо прыгать.

– Почему на пенсию ушли? Ведь могли бы еще работать.

– Я понял, что не могу ждать, когда ко мне придут и скажут: «Да ты, братец, на кран уже не поднимешься». И мне неловко как-то внизу стоять и каску рукой придерживая командовать. Молодым надо дорогу давать. В Союзе правильно делали. Тогда в 50 на пенсию уходили. Пенсия, правда, была 169 рублей. На эти деньги жить можно было. Молодые – они энергичнее, схватывают все быстрее. На мое место сейчас Чуев Евгений Владимирович пришел. Он за гараж Маринки отвечал, двухпутный щит до проспекта Славы вел. И то ему сидеть у меня в подчиненных? Круговорот должен быть, рост. Иначе – застой. Прогресса не будет. И сейчас у Чуева замом мой зам, мой ровесник Парай Алексей Иванович. И я считаю, что так правильно.

– На пенсии чем занимаетесь?

– Спать позволяю себе на час больше. Но привычка – вроде час, а кажется, что пол дня потерял. На самом деле, есть, чем заняться. У меня дом за городом. Там работы много. У нас снег уже лежит. убирать надо. Потом матери 91 год. Мы с женой за ней ухаживаем. Ну и отдыхаю. Я за рулем, так теперь есть время по достопримечательностям поехать. Дом у меня в Тосненском районе. Вот и езжу. А там такие красоты! С дочкой в Старой Ладоге были. В Пушкин, в Павловск хочу съездить, впечатления обновить, ведь был там еще в восьмидесятые! В музеи хожу. Очень люблю Артиллерийский, Военно-морской.

– По работе скучаете?

– Она мне снится.

32 года в Метрострое – в Управлении механизации. 10 лет сменным механиком, а потом еще 22 года – начальником участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов. В июле Сергей Шалмаков ушел на пенсию. И редакция «Метростроителя» не могла не «проводить» заслуженного сотрудника.

– Сергей Дмитриевич, как Вы в Метрострой попали?

– Я Горный институт заочно в 1977 году закончил. Факультет горных машин и комплексов. Сначала, правда, на север поехал. На заработки.

– На что зарабатывали, если не секрет?

– Обстановку сменить хотелось. Я пока в Горном учился, работал в проектно-институте. А тут закончил, и начальником производственного цеха в «Северосток-золото» на Колыму позвали. Интересно было. Очень интересное производство на прииске. Да и романтика звала. Колыма – это природа, это охота, рыбалка. Да и деньги очень нужны были. Молодая семья. Ко мне на Колыму жена приехала, там на Севере и ребенок родился.

– Оттуда сразу в Ленинград вернулись?

Поздравляем!

11 НОЯБРЯ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТО-4 АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВИЧ НАСОНОВ ОТМЕТИЛ ЮБИЛЕЙ!

Трудовая деятельность Алексея Петровича Насонова началась в Тоннельном отряде-3 Ленметростроя в 1978 году. Подземный откатчик, слесарь-монтажник подземных проходческих механизмов, по окончании Ленинградского Горного института – Алексей Насонов уже механик участка, затем главный энергетик, главный механик Тоннельного отряда №3 Ленметростроя.

В сложный период перестройки Алексей Петрович был приглашен в созданный на базе Ленметростроя АОЗТ «Тоннельный отряд» в качестве главного инженера, а позднее был назначен заместителем директора по производству. С 2002 года Алексей Петрович Насонов – заместитель генерального директора по производству ООО «Тоннельный отряд-4». В 1994 году при непосредственном участии инженера Насонова в Метрострое начинается развитие нового направления – сооружение тоннелей малого диаметра методом микротоннелирования, его техническое и

технологическое становление. В 2001–2003 годах, имея за плечами пятнадцатилетний опыт руководства строительными работами, А.П. Насонов участвует как руководитель проекта в строительстве уникальных подводных переходов через Неву для Балтийской трубопроводной системы.

По представлению руководства ОАО «Транснефть» за этот проект ему было присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации». В 2009–2012 гг. под руководством А.П. Насонова в сложных геологических условиях ведется проходка тоннелей под Сайменским каналом для Северо-Европейского газопровода. За заслуги в строительной отрасли Санкт-Петербурга Ветеран труда Метростроя Алексей Петрович Насонов награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга».

Алексей Петрович Насонов – высококвалифицированный специалист, умеющий принимать решения в самых сложных ситуациях, прекрасный организатор производства, преданный друг и просто хороший человек. Природный талант Алексея Петровича проявляется не только в освоении подземного пространства, но буквально во всем. Коренной ленинградец, через всю жизнь он пронес любовь к своему городу. И сегодня может часами ходить по улицам и площадям Санкт-Петербурга, любоваться его красотой и величием. Заядлый рыбак, охотник, коллекционер, Алексей Петрович с головой отдается своим увлечениям. На даче, например, сам выращивает не только огурцы и помидоры, но даже виноград! Как здорово, что рядом с нами трудится такой интересный человек!

Уважаемый Алексей Петрович, коллектив Тоннельного отряда-4 от всей души поздравляет Вас с юбилеем! Желаем Вам крепкого здоровья, счастья и удачи во всем!



У НИНЫ ВАСИЛЬЕВНЫ ЗОТОВОЙ ЮБИЛЕЙ!

**Уважаемая
Нина Васильевна!**

От всего сердца поздравляем Вас с юбилеем!

Сегодня мы смотрим на Вас и не перестаем удивляться и восхищаться, как в Вас

совмещены яркий талант, женственность, независимость и сила!

Вы есть и всегда были для своих близких путеводной звездой, которая помогает уверенно идти по дороге жизни. Хотим пожелать Вам в столь знаменательный день семейного счастья, улыбок, благополучия, молодости и здоровья на долгие годы!

Пусть эта дата принесет вам радость и удачу, надежду на лучшее, мир и покой в вашу семью, и пусть женское очарование никогда не покидает Вас!

Зная Ваш энергичный характер, мы верим: впереди у Вас новые успехи и свершения! Желаем Вам побольше положительных эмоций и ярких событий, творческой интересной жизни, наполненной любовью, взаимопониманием и вдохновением!

*Бухгалтерия Управления и весь коллектив
ОАО «Метрострой»*

Спорт

ЛУЧШИЕ БИЛЬЯРДИСТЫ – В СМУ №13

Бильярдисты ЗАО «СМУ №13 Метрострой» стали лучшими в командном первенстве Метростроя по бильярду, которое прошло 16 ноября в клубе «Алиби». Всего в соревнованиях приняли участие 14 команд.



Организаторы выбрали смешанную систему проведения соревнований. На предварительном этапе команды играли по круговой системе розыгрыша в трех подгруппах согласно жеребьевке. Затем турнир продолжился по следующей схеме: победители групп разыграли места с 1-го по 3-е; команды, получившие в своих группах «серебро», разыгрывали места с 4-го по 6-е; и далее.

Некоторые участники высказывали недовольство этой системой, поскольку попав в сильную группу и заняв, например, третье место, теряли шанс бороться за призовые места в общем зачете, куда могли попасть команды слабее из более слабых групп. И

лучше было бы проводить по чисто круговой системе, когда каждая команда играет с каждой.

Организаторы объясняли свой выбор так: смешанная система по подгруппам экономит время соревнований, иначе пришлось бы арендовать зал на несколько вечеров. Ну а жеребьевка есть жеребьевка.

Итак, в основной финал вышли команды ЗАО «Семнадцатого управления Метрострой», ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и Управления механизации.

Честь Семнадцатого управления защищали Евгений Жданов, Дмитрий Артемьев и Дмитрий Канаев. За СМУ №13 сражались Владимир Берман, Максим Симонов и Сергей Гурский. УМ представляли Валерий Левкин, Олег Кузьменко и Сергей Коновалов.

Лидер первенства, команда СМУ №13 выиграла у команды УМа со счетом 2:1, у команды Семнадцатого управления в «сухую» – со счетом 3:0. Серебряные призеры первенства, бильярдисты УМа, обыграли Семнадцатое управление со счетом 2:1. Команда Семнадцатого управления заняла, соответственно, третье место.

Дальнейшие места распределились следующим образом: Управление-15 – 4 место, ТО-3 – 5 место, МПС – 6 место, Управление №10 – 7 место, Компакт – 8 место, СМУ-11 – 9 место, Управление – 10 место, СМУ-19 – 11 место, Метромаш – 12 место, СМУ-9 – 13 место, Метробетон – 14 место.

СБОРНАЯ МЕТРОСТРОЯ ПО ВОЛЕЙБОЛУ ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В КОРПОРАТИВНОМ ТУРНИРЕ «ЛИГА ЧЕМПИОНОВ БИЗНЕСА»

Основу сборной представляют волейболисты из Управления №10, ТО-3, Компакта и Управления-15. Несмотря на сильную спортивную загруженность игроков 1-й и 2-й сборных команд по волейболу в различных общегородских турнирах и соревнованиях, было решено принять участие в крупнейшем корпоративном турнире «Лига Чемпионов Бизнеса». Почему? А потому, что наши спортсмены стараются использовать любую возможность приобретать новый тренировочный и игровой опыт. Новый вызов, новый для нас турнир, новые соперники... Шесть недель, по субботам турнир будет проходить в отличном зале на Сибур-Арене. Соперниками нашей команды станут волейболисты известных всему городу организаций и предприятий: Комус, Реновация, Интелтех, StarLine, (Газпром)-Шельф, Петрович, Дикси и др.

Прошло уже 3 тура группового этапа, по итогам 1-го этапа, команда Метрострой и еще 5 сильнейших команд, получили право на участие в Золотом кубке турнира. Окончание турнира и подведение итогов намечено на 13 декабря. Читайте в декабрьском номере газеты «Метростроитель» отчет о завершении турнира.

Анонс подготовил Юрий Кошев, спортивный инструктор ЗАО «Управление №10 Метростроя»



Чемпионат СПб по баскетболу

ВСЕ ДЕЛО В СКАМЕЙКАХ ЗАПАСНЫХ И БОЛЕЛЬЩИКОВ?

На своем поле «Метрострой» проиграл «Неве» в рамках городского чемпионата по баскетболу

В серии ноябрьских игр Чемпионата Санкт-Петербурга по баскетболу команда «Метрострой» проиграла 5 матчей, а выиграла всего 1. Пока держится на 6 месте в турнирной таблице. Наш корреспондент наблюдал за игрой 16 ноября, когда «Метрострой» принимал команду Авиагородка «Неву» в родном спортклубе на Левашовском проспекте.

Игры проводятся по стандартной схеме: четыре тайма по 10 «чистых» минут. И в первой же десятиминутке «Нева» (в синих майках) провела серию атак и повела в счете – 17:21. Скамейка запасных, она же – болельщиков, возликовала. Оно и понятно, до последней игры «Нева» переживала серию неудач.

Баскетболистов «Метростроя» (в белых майках) неудача задела, и они начали беспрерывные атаки на кольцо противника.



«Нева» не уступала. Команды шли «нос к носу». Рвение при этом было настолько искренним, что на поле начались конфликты. «Белые» при этом вели себя негостеприимно, нарываясь на потасовки. И зачастую открыто и неоправданно фоллили. Несмотря на то, что в числе игроков были ветераны баскетбола, которые обычно стараются погасить страсти. Но своего добились. Перешли в третий тайм со счетом 38:37.

Третья десятиминутка была не менее состязательной. У «Метростроя» было больше атак, но у «Невы» было больше результативных атак. И опять же, судьи чаще штрафовали «белых»

за явно грубые нарушения, включая совсем неспортивное поведение. В результате чего «Метрострой» заработал технический фол. Тем не менее, по очкам команды шли ровно. Итог третьей четверти – 19:19.

В первые минуты последнего тайма «Метрострой» продолжал атаковать, даже преуспел, увеличив отрыв – 52:44. Но потом буквально на глазах хозяева «сдулись». То ли от усталости, то ли по каким другим причинам «белые» начали допускать очень много ошибок, включая все те же фолы, да еще стало меньше результативных атак, где играл роль как неточные передачи, так и неточные броски. В результате баскетболисты «Невы» практически весь тайм играли на контратаках, а «Метрострой» просто не успевал «спускаться» на свою половину. Было видно, что «белые» устали больше. Это и понятно. Несмотря на гостевой матч «синие» скамейки запасных и болельщиков были намного длиннее. То есть игроки чаще менялись, и за них громче болели.

В общем, «Неве» удалось перехватить инициативу, сначала сократить разрыв, а потом и победить. Итог матча – 75:85.

Тем не менее, в общем зачете чемпионата «Метрострой» занимает 6 место, опережая «Неву».

Конференция

КОНФЕРЕНЦИЯ ФЕДЕРАЦИИ ХОККЕЯ НА ТРАВЕ

11 ноября 2015 года в Москве состоялась внеочередная конференция Федерации хоккея на траве России.



Делегаты из одиннадцати регионов приехали в Олимпийский комитет с целью выбрать новый состав контрольно-ревизионной комиссии и исполком. В рамках работы Конференции Президентом ФХТР Николаем Александровым был зачитан доклад о проделанной работе. Среди положительных моментов, достигнутых за последний год, были отмечены финансовая стабильность организации, создание рабочей структуры Федерации, а также конкретные шаги, направленные на организацию новых хоккейных полей в регионах, включая Санкт-Петербург. Участники конференции выбрали новый состав контрольно-ревизионной комиссии и исполнительного комитета. Конференция в целом прошла успешно.

тоном ФХТР Николаем Александровым был зачитан доклад о проделанной работе. Среди положительных моментов, достигнутых за последний год, были отмечены финансовая стабильность организации, создание рабочей структуры Федерации, а также конкретные шаги, направленные на организацию новых хоккейных полей в регионах, включая Санкт-Петербург. Участники конференции выбрали новый состав контрольно-ревизионной комиссии и исполнительного комитета. Конференция в целом прошла успешно.

Конкурс!

«НОВЫЙ ГОД В МЕТРО!» «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС ДЕТСКОГО РИСУНКА



Дорогие ребята!
До 16 декабря ждем ваших новогодних рисунков в редакции «Метростроителя» по адресу: Загородный пр., д. 52а.

Рисунки можно присылать и на нашу электронную почту: metrostroitel@mail.ru

Лучшие творения будут опубликованы в новогоднем номере газеты. А победители конкурса получат призы!

ЮБИЛЕИ ВETERАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ДЕКАБРЬ

1	Юрий Александрович СУРКОВ (СМУ-19) – 75-летие
2	Сергей Геннадьевич МОШКОВ (УМ) – 55-летие
6	Гиви Владимирович БУТИКАШВИЛИ (УМ) – 65-летие
9	Алексей Александрович КРАСНИКОВ (ТО-3) – 60-летие Владимир Алексеевич БАЛУЕВ (Упр.-20) – 60-летие
10	Юрий Николаевич КУЛАКОВ (РЭУ) – 85-летие Александр Иванович ЧУКМАРЕВ (ТО-3) – 55-летие
12	Геннадий Иванович МАКСИМОВ (СМУ-11) – 70-летие Николай Борисович ДРЯМОВ (УМ) – 60-летие
14	Аликтина Федоровна СЕЛЕДКИНА (УПТК) – 75-летие
17	Владимир Александрович ГАРАМОВ (СМУ-9) – 60-летие
19	Валентина Тихоновна НОВИКОВА (Упр.-15) – 65-летие
21	Сергей Дмитриевич СЕПИТЫЙ (СМУ №13) – 60-летие
28	Павел Ильич ВЕРБОЛОЗ (Семн. упр.) – 80-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: А. Бернер
Корреспондент: М. Телехов, И. Сидорина
Фото: В. Чумаков
Верстка и дизайн: Е. Тальянова
Номер подписан в печать 03.12.2015 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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