

ПРЕДПУСКОВАЯ СТРАДА

29 апреля, в воскресенье, новые станции Невско-Василеостровской ветки, «Новокрестовская» и «Беговая», откроются для пассажиров. Горячий прием «дебютанткам» обеспечен: испытания участка пройдут во время наплыва футбольных болельщиков на тестовый матч ЧМ-2018 «Зенит»-ЦСКА. Не пропустите. А метростроителям сейчас не до футбола, в апреле самый аврал – предпусковые недели.



Акционерное собрание



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ «МЕТРОСТРОЙ»

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а, тел.: 635-77-55, факс: 635-77-47

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 18 мая 2018 года в 13⁰⁰ часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, дом 39, в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – *собрание*.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2017 года.
4. О выплате дивидендов и их размере по акциям каждой категории за 2017 год.

5. Избрание членов совета директоров Общества.
6. Избрание членов ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение аудитора Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать 23 апреля 2018 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, либо представить лично по месту нахождения Общества: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а до 15 мая 2018 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 28 апреля 2018 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 18 мая 2018 года в 12 час. 00 мин.

Акционер имеет право принять участие в годовом общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность.

При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность, – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

С уважением,

Совет директоров
ОАО «Метрострой»

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»,
ЗАБЕРИ МЕНЯ
С ФУТБОЛА!

СТР. 2-3

«БЕГОВАЯ». ЧЕТЫРЕ НЕДЕЛИ
ДО ПУСКА

СТР. 4-5

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ!

Впервые в истории российского любительского баскетбола 1 апреля в Москве прошла встреча сборных Москвы и Санкт-Петербурга. В нашу команду пригласили спортсменов из Метростроя: Сергея Оденцова и Алексея Шевцова. Встреча завершилась победой питерской сборной.

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ», ЗАБЕРИ МЕНЯ С ФУТБОЛА!



К сожалению, «Метростроителю» не удалось взять интервью у генерального директора СМУ-15 Николая Ивановича Власова. Безусловно, без его оценки история строительства «Новокрестовской» не может быть полной. Поэтому мы обещаем, что в ближайшее время в газете появится большое интервью с главным строителем «Новокрестовской». Публикацию в этом номере спас заместитель главного инженера СМУ-15 по подземному строительству Дмитрий Ярославич

Баден, большое ему за это человеческое спасибо.

На «Новокрестовской» участок Дмитрия Бадена занимался монолитными работами, установкой перегородок из газобетона и устройством сэндвич-панелей. В декабре 2017 года Дмитрий Ярославич был назначен заместителем главного инженера СМУ-15 по подземному строительству. «Метростроитель» попросил его возглавить нашу экскурсию и рассказать о предпусковой подготовке «Новокрестовской».

Итак, заходим во входной павильон №2. 29 апреля сюда хлынут фанаты Зенита. До 30000 человек в час – такова пропускная способность станции. Во время массовых мероприятий на стадионе мы это быстро прочувствуем. Впрочем, проектировщики утверждают, что такого количества пассажиров не будет даже во время топовых матчей на Зенит-Арене. В вестибюле на солнечном свете матово отблескивает серый лощеный гранит полов, грубый ботинок болельщика еще не касался ногоочистительных решеток. Архитектурная облицовка стен и колонн не закончена, их отделяют керамогранитом. Аскетичное, но красивое и продуманное сочетание серых, коричневых, черных и белых оттенков в декоре вестибюля вызывает ощущение прочности, здравого смысла и сдержанности. Сверху смонтированы потолочные подсистемы и установлен черный ломаный омега-профиль, в котором закреплены светильники. «Ломаный свет» – интересное решение световой картины. Еще один «ломаный» элемент декора вестибюля – стеклянные витражи. «Ломаное стекло», «королевство кривых зеркал», в котором уродливые кажутся красивыми, а голодные – цветущими и упитанными, тоже обращает на себя внимание.

В вестибюле предусмотрены два типа потолков – черный речный и белого цвета из композитных панелей. В потолке смонтирована система тепловой завесы, скрещивающиеся потоки теплого воздуха направляются навстречу друг другу. Теплый щит препятствует попаданию холодного воздуха внутрь. Сигналом для запуска системы станут минусовые температуры «за бортом». Полезная штука, но осознаем ее актуальность уже в следующем году. Южный и северный вестибюли (№1 и №2) с кассовым залом связывают 8 траволаторов производства ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Во второй входной группе (вестибюль №2) продолжаются пусконаладочные работы, в вестибюле №1 на траволаторе уже можно прокатиться.

В кассовый зал спустились на своих двоих – вдоль траволаторов по центральной лестнице, отделанной гранитом. Стены траволаторной зоны облицованы керамогранитом, но уже черным, матовым – шикарный вид.

На всех отметках в пассажирских зонах, в том числе в кассовом зале, выполнена вся инженерная разводка: проложены системы пожарного извещения, видеонаблюдения и т.д. На стенах смонтирована подсистема для крепления металлокерамических принт-панелей цвета морской волны или, если так больше нравится, цвета зенитовских футболок. Металлокерамика монтируется в пассажирских зонах станции на всех парусах.

Между прочим, производство этих панелей штука непростая: на лист металла послойно наносится эмаль, каждый слой запекается в высокотемпературной печи. С эмалью у производителя случились проблемы. Технология нанесения расплавленного стекла

Конкурс

НАШИ «ИНЖЕНЕРЫ ГОДА»

22 марта в Москве состоялся круглый стол «Перспектива и актуальные проблемы строительства транспортных тоннелей и метрополитенов в России». Организатором традиционно выступила Тоннельная ассоциация России.



Участники круглого стола – специалисты организаций, специализирующихся на подземном строительстве из Москвы, Санкт-Петербурга, Минска, Баку, Казани и других городов. Свой доклад на круглом столе представил и петербургский «Метрострой». Темой доклада стало строительство подземных пешеходных переходов с применением проходческого комплекса. Напомним, что на Скуратовском опытно-экспериментальном заводе уже начато изготовление первой отечественной машины для

проходки подземных пешеходных переходов. Российское тоннелестроение пока еще не имеет опыта реализации строительства подземных пешеходных переходов с помощью проходческих комплексов, поэтому данная тема вызвала немалый интерес среди участников круглого стола.

В рамках мероприятия также состоялось награждение победителей Конкурса «Инженер года» им. С.Н. Власова. Конкурс инициирован Тоннельной ассоциацией России в память о легендарном строителе, бессменном руководителе ТАР Сергее Николаевиче Власове. Почетные награды из рук нынешнего руководителя ТАР Матвеева Константина Николаевича получили: заместитель главного конструктора ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Тарбаев Виталий Галиевич и главный инженер ООО «СМУ №13 Метрострой» Андреев Максим Михайлович.

Символично, что в день проведения круглого стола московские метростроители сдали в эксплуатацию три новые станции Люблинско-Дмитровской линии столичного метрополитена: «Селигерская», «Верхние Лихоборы» и «Окружная».

Назначение

НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ

Начальником отдела документационного обеспечения ОАО «Метрострой» назначен Шуринов Сергей Александрович (Приказ по ОАО «Метрострой» № 112-к от 28.02.2018). Ранее Сергей Александрович работал во ФГУП Российские сети вещания и оповещения в должности начальника отдела документационного обеспечения. С.А. Шуринов в 1996 году закончил с отличием Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление».



«НОВОКРЕСТОВСКАЯ» ВЫХОДИТ НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ

Предпусковой период – очень ответственное время. Вместе с коллегами специалисты ЗАО СМУ-9 «Метрострой» завершают подготовку станции «Новокрестовская» к техническому пуску.



На участке «Приморская» – «Новокрестовская» они решают две важнейшие задачи: осуществляют монтаж и наладку систем электроснабжения. На станции «Новокрестовская» производят установку и наладку эскалаторов и пассажирских конвейеров (траволаторов).

«Для движения поездов необходимо напряжение на контактном рельсе. Для реализации этой задачи была смонтирована тяговая понизительная подстанция (ТПП), выполнены работы по монтажу слаботочных систем. Работы находятся в стадии завершения», – комментирует главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Дмитрий Сергеевич Кофан.

На станции «Приморская» завершается реконструкция СТП с применением нового типа силового оборудования. На линии будет эксплуатироваться новый подвижной состав. Старые трансформаторы, обеспечивающие 825 В на контактном рельсе, не способны выдерживать увеличивающуюся нагрузку, поэтому проектом предусмотрена их замена.

«Мы осуществили монтаж электрооборудования и сейчас завершаем пусконаладочные работы. В данный момент завершаем монтаж контактной сети, проверяем подачу питания на ТПП. До пуска осталось немного времени, все работы выполнены на 90%. Скоро будем готовы принимать поезда», – отмечает начальник смены участка №2 Дмитрий Леонидович Степанов.

На станции «Новокрестовская» полностью смонтированы ТПП, практически закончены пусконаладочные работы, но только увидев масштабы строительства собственными глазами, понимаешь, какой титанический труд стоит за сухой формулировкой «работы идут в плановом режиме и будут завершены в установленный срок».

Метростроение

на металл это, по сути, эмалировка. Увы, эмаль Лысьвенского завода эмалированной посуды совершенно не подходит для суперударопрочных антивандальных панелей метро. Поэтому приходится ее покупать в Германии. Дальше при температуре 820-850 градусов эмаль сплавляется с металлом до состояния термодиффузии.

Шелкография наносится с помощью пленки, которая наклеивается на эмаль. Помните переводные картинки? Тот же самый принцип, только вместо краски – стеклоэмаль, поэтому ее можно царапать хоть гвоздем, рисунок останется неповрежденным.

В целом по станции панелями облицовано процентов 60. Остальное – синие монокромные панели и нержавейка. Сваиколонны тоже одевают в металлокерамический панцирь. Замок напоминает устройство в корпусе сотового телефона. Одна половина панели намертво закрепляется кронштейнами на подсистеме колонны, на ней есть дополнительные защелки, в которые другая половина облицовки надевается сверху и фиксируется. Все получается довольно быстро, в день удавалось монтировать до двадцати колонн.

В кассовом зале лежат остатки вентиляции. Строители ждут соединений с венткоробами, чтобы установить эти последние фрагменты воздухопроводов. Основные вентиляционные трассы в НВУ, в служебных помещениях, в пунктах досмотра пассажиров и в полицейских пикетах смонтированы. В НВУ-465, 466 установят четыре больших испанских вентилятора ZITRON. В пассажирских зонах будут висеть кондиционеры. Смонтированы и кабельные лотки, хотя кабеля мало, его опять же обещают на следующей неделе завести. Нет на станции и светильников от компании Нано-Эко-Пром, зато есть график поставок.



Компания Эс-Сервис по договору со СМУ-9 выполняет монтаж двух лифтовых систем. К 10 апреля отделанный нержавеющейкой вертикальный транспорт для маломобильных групп населения должен быть на ходу. Смонтированы и радиаторы, и пожарные шкафы. Радиаторы предусмотрительно закрыты декоративной алюминиевой решеткой.

По служебной лестнице спускаемся в переходный зал, отметка 5.100. Назначение его вот какое. Если забежав в метро, например, на «Приморской», пассажир по запарке сел не в ту электричку и поехал на север, хотя ему надо на юг, можно выйти из поезда на «Новокрестовской» и пересесть в обратный поезд. Как? С платформы поднимаемся в переходный зал и спускаемся на платформу обратного направления. Кстати, здесь будут коммерческие павильоны и даже магазин «Зенита». А сейчас полным ходом идут отделочные работы: в основном, облицовка стен серым, черным керамогранитом и монокромной металлокерамикой. Гранит на полах и лестничных маршах уложен и здесь, и практически по всей станции, остаются лишь небольшие зоны на подходах к люкам.

Спустились на платформу. Это самый интересный этаж. Облицовка стен та же, из бирюзовых металлокерамических принт-панелей, потолок – такой же, из белого композита. Но на платформах впервые в Санкт-Петербургском метрополитене установлены светопрозрачные заградительные конструкции с автоматическими раздвижными и распашными дверями из многослойного антиударного стекла. Разработка ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс». 62 распашные двери снабжены специальным эвакуационным замком «антипаника»: в случае нештатной ситуации, например, пожара в поезде, для эвакуации из вагонов их можно открыть вручную с внутренней стороны и выйти на платформу. Двери и приводные механизмы целый год тестировали на станции «Приморская». Есть еще одно интересное подземное новшество, так сказать, наш ответ Версалью: четыре зимних садика в стеклянных оранжереях перед входами на эскалаторы. Правда, и здесь неправда. Цветы искусственные, и садовников не будет. Зато на задних стенках оранжерей сфантазированы мозаичные панно. Пока готовы только фундаменты «садов», их осталось застеклить и приклеить панно.

Из потолка торчат непонятные телескопические кронштейны или штативы. На самом деле, к ним будут крепиться видеокамеры. В целях всеобщей безопасности на станции разных камер будет установлено более 500.

Пассажирскую платформу и кассовый зал соединяют 12 9-метровых эскалаторов производства Эс-Сервис. Продолжается пусконаладка, монтаж балюстрад, технические



испытания, проверки Ростехнадзора, инспекции служб метрополитена. В целом же, эскалаторы уже на ходу.

Выход на эскалаторы – через кассу в кассовом зале, или, если по-казенному, через «помещение службы сбора доходов» и далее через турникеты. Их будут ставить в последний момент: если поставить сейчас, то через кассовый зал ничего нельзя будет пронести.

Спускаемся непосредственно в тоннель. Пробный прогон поезда состоится 16 апреля – пора проходить обкатку. Тоннельный отряд закончит монтаж контактного рельса и развеску питающего кабеля, Управление механизации свяжет последние метры пожарного водопровода, к водомерным узлам ОВУ 345, 346 осталось дотянуть кабели, поставить насосы для сбора воды из лотков, и можно в путь. Проброску кабеля оставляем на последний момент, чтобы подземные жулики медь не воровали... По ночам из депо «Автово» сюда и на «Беговую» уже ходят дизельные мотовозы: вывозят остатки материалов, строительный мусор, демонтированные трубы тоннельного водопровода. Платформу мотовоза можно нагружать до 7 тонн, а на сцепке и 14 можно тащить.

Подводя черту, Дмитрий сказал следующее: «Наши “большие точки” деньги, сроки, люди. Сейчас на станции работает 1300 человек, и подрядчики планируют добавить рабочей силы. Я думаю, мы успеем ее достроить».

СДАДИМ В СРОК!

Андрей Баскаков, механик участка №6 СМУ-15 Метрострой:



—29 апреля «Новокрестовская» будет сдана. Все идет по графику. Монолитные работы закончены, осталась отделка, монтаж оборудования и разные мелочи. Например, недавно архитектор внес изменения в устройство лифтовой кабины. Ему не понравилось расположение панели управления. Дело в том, что ее установили слишком близко к дверям лифта. Мы сняли панель, удлиннили электрокабели и сместили ее на несколько сантиметров, подальше от входа в кабину. Готово. Подобные

задачи для строителей, проработавших на «Новокрестовской» «от котлована», просто мелочь.

Конечно, сталкивались и с трудностями. В 2016 году началась разработка насыпного грунта с нарушенной структурой и очень высоким уровнем грунтовых вод. Котлован часто заливало, постоянно приходилось «затыкать» течи, пока не выполнили гидроизоляция всей «коробки». Это было тяжелое время, но мы справились. Поэтому сейчас оставшиеся отделочные работы кажутся такими простыми.

Благодаря всем строителям, которые впахивали на «Новокрестовской», удалось всего за два с половиной года вывести сложный объект на финишную прямую.

ПОВИДАЛИ ВСЯКОЕ!

Сергей Зурилин, бригадир СМУ-15:

—Несколько недель назад мы занимались демонтажом площадки вокруг станции «Новокрестовская». Тут раньше



был целый строительный городок, мы его полностью демонтировали и погрузили на фуры. А сейчас бригада монтирует металлоконструкции козырька станционного павильона. Честно говоря, для нас это ерундовая работа. На «Новокрестовской» мы уже три года работаем. Рыли котлован, строили форшахту, заливали бетоном стены, монтировали и бетонировали перекрытия. Бригада участвовала во всех сложных бетонных и арматурных работах.

Самое тяжелое время – начало зимы 2016 года, разработка котлована. Было жутко холодно, кругом вода и жидкий грунт, в который можно было запросто провалиться по пояс. Так что моя бригада повидала всякое на «Новокрестовской».

Поздравляем!

ИСПОЛНИТЕЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ
ЗАО «АТП МЕТРОСТРОЯ» – 70!

Юрий Васильевич Зубков родился 4 апреля 1948 года. Трудовую деятельность в Метрострое начал в 1973 году в должности электрослесаря СМУ-15. Работал механиком участка, начальником смены, с 1978 по 1981 год – начальником монтажного участка УМа, затем был назначен на должность главного энергетика Ленметростроя. В 1984–1992 гг. – начальник отдела главного механика управления Ленметростроя. С 1995 по 2001 гг. – директор акционерного общества «Компакт». В 2004 году был назначен на должность генерального директора ЗАО «АТП Метрострой». В 2000 году Юрию Васильевичу присвоено звание «Ветеран труда», а в 2013 году – звание Заслуженного работника транспорта РФ.

Пройдя трудные ступени карьерного роста, сегодня Вы – мудрый и ответственный руководитель. Одиннадцать лет (с 2004 по 2016 гг.) вы с настоящим профессионализмом руководили нашим предприятием в должности генерального директора ЗАО «АТП». Вас очень уважает весь наш коллектив за то, что Вы вкладываете душу и сердце в наше общее дело! Мы сердечно поздравляем Вас с Юбилеем. Желаем счастья, крепкого здоровья и дальнейших трудовых успехов.

Коллектив ЗАО «АТП Метрострой»

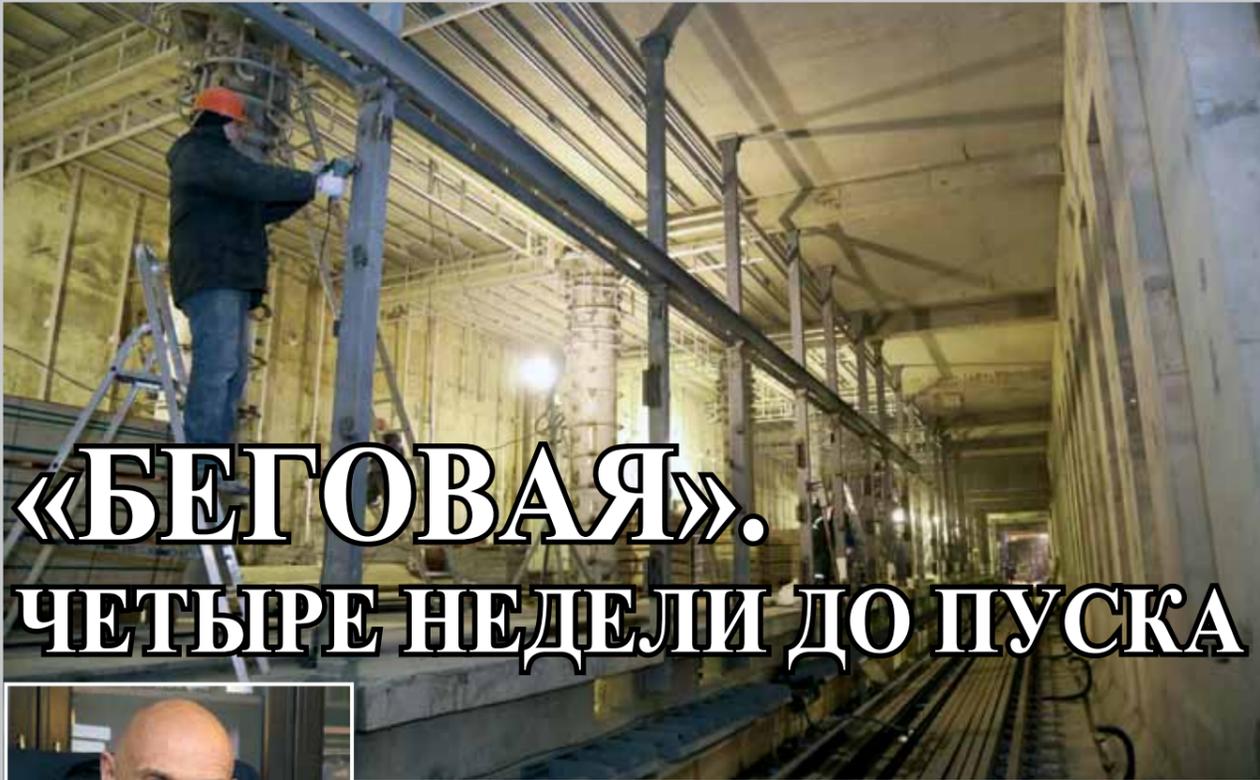
ГЛАВНОМУ ИНЖЕНЕРУ
ТО-3 – 50!

Виктор Вячеславович Тишкин родился в Ленинграде 8 апреля 1968 года. Свой трудовой путь в ТО-3 начал после службы в армии в 1989 году, до этого окончил ПТУ-66 Ленметростроя по специальности проходчик. Работая бригадиром изоляровщиков, без отрыва от производства окончил вечерний факультет ЛИИЖТа по специальности инженер-строитель мостов и транспортных тоннелей. Работал горным мастером, начальником участка. В 2007 году утвержден в должности главного инженера ТО-3.

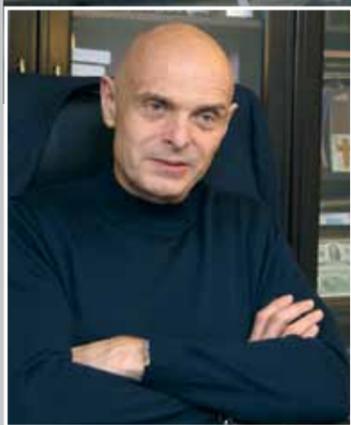
За многолетний добросовестный труд Виктор Вячеславович неоднократно награждался Почетными грамотами ОАО «Метрострой», награжден почетной грамотой и благодарностью КРТИ, награжден Почетной грамотой Министерства Регионального развития РФ.

Настоящий профессионал в своем деле, Виктор Вячеславович пользуется неизменным уважением коллег. Помимо этого, он прекрасный семьянин и надежный товарищ! С юбилеем Вас, Виктор Вячеславович! Крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой энергии и новых профессиональных успехов.

Коллектив работников ЗАО «ТО-3»



«БЕГОВАЯ». ЧЕТЫРЕ НЕДЕЛИ ДО ПУСКА



«Беговую» построят за два с половиной года, то есть в два раза быстрее, чем строится стандартная станция метро. Казалось бы, строительный рекорд и слава. Однако у строителей свой счет: «Если бы в проекте были учтены геологические условия и проработана технология строительства основных несущих конструкций, это вполне реальный срок. Даже очень хороший срок. Но для работы в тиксотропных грунтах ничего предусмотрено не было, для основных этапов строительства не предлагалось никакой технологической цепочки. Если у проема в перекрытии нарисован подъемный кранчик – это еще не проект. «Беговую» построили не благодаря, а вопреки давлению внешних обстоятельств, грубейшим просчетам в ценообразовании и откровенно провальному проекту. Ценообразованием нужно было заниматься не с составления

смет, а с расчета и пересчета базовых сметных расценок. Вот тогда проблем нет никаких. Этот главный вопрос решается со страшным скрипом, и Метрострой здесь жертва в чистом виде. Мы же только строители и приходим делать свое дело. Нам его поручили, и мы его делаем. Иначе не было бы ни танков на Невском пятачке, ни Дороги жизни, ни метро в Ленинграде», – считает генеральный директор СМУ-13 Сергей Сепитый.

НАШ РЕПОРТАЖ

НА ПОВЕРХНОСТИ

Экскурсию по станции обеспечил начальник второго участка СМУ-13 Игорь Евгеньевич Котов. Несмотря на крайнюю занятость, опытный строитель и крепкий человек терпеливо и тактично старался объяснить нам, что предстоит строителям в последние недели перед пуском. Спасибо, Игорь Евгеньевич!



Территорию «Беговой» готовят к благоустройству. За забор стройплощадки, в новый городок перевезли вагон-бытовки подрядчиков, старый городок демонтирован. В осях 14-9 монтажники СМУ-17 заканчивают прокладку верхних воздухопроводов вентиляционных шахт. Началась отсыпка по плите покрытия, скоро здесь проложат дорогу. Нужное оборудование и материалы опускаются вниз, под перекрытия, все остальное в срочном порядке вывозится с площадки. 28 апреля поверхность «Беговой» с газонами и пешеходными зонами должна предстать во всей красе. Но все упирается в деньги. В презренные доллары или благословенные рубли – это все равно. Без денег не вывести строительный мусор, опалубку, оборудование. Не приступить к прокладке инженерных сетей. Благоустройство стоит денег, и пока ни один благоустроитель не уложился в предложенную смету. Вывоз мусора – под пять миллионов. Прокладка инженерных сетей – 31 миллион. Себестоимость самого благоустройства под 70. Новый строительный городок и душ-комбинат – еще пять миллионов. На круг 120 миллионов за красоту.

НА СТАНЦИИ

Внешняя отделка **кассового зала** будет готова через две недели. В пассажирской зоне на отметке 6.400 заканчивается монтаж подсистемы стеновых панелей, на площадках и ступенях в поте лица трудятся гранитчики, заканчивают облицовку полов, устанавливают ногоочистительные решетки. Отделочники «в темпе вальса» штукатурят, грунтуют стены и потолки служебных помещений. «В целом по отделке сделано много, но предстоит не меньше», – считает Сергей Сепитый.

В крыльях станции установлено по три эскалатора. Они смонтированы и оборудованы электроприводами, идет пусконаладка. В эскалаторных зонах круглосуточно пашут шесть

бригад механиков-наладчиков «Девятки», они же ведут пусконаладку траволаторов. Через несколько дней – пробный пуск.

Подрядчики завозят оборудование в **лифтовые шахты** – начинается монтаж лифтов для инвалидов. Электрики приступили к разводке питания, устанавливают шины заземления, кабельные линии подсоединяют к электрооборудованию. 20 апреля лифты будут собраны.

Что касается **инженерных сетей и систем** – здесь хуже, есть материальные сложности с приобретением оборудования и материалов. Отсутствует и **архитектурное освещение**: ставить пока нечего – светильников нет. Из 25 километров проводки проброшено пока только 7. Светильники заказаны, изготовлены, частично проплачены, надо доплатить, забрать и установить. С системой водопровода – лучше, оборудование для санузлов и водоотливов в УПТК есть, когда будут готовы все зоны монтажа, его быстро установят и монтируют.

По технической лестнице переходим в **ТПП** (тягово-низзительную подстанцию). Оборудование смонтировано, группа электромонтажников СМУ-9 занята подключением магистрального кабеля. Люди работают в три смены, не разгибая спины. Инженер СМУ-9 **Владимир Алексеевич Бондаренко**: «В первой декаде апреля произойдет подача городской электроэнергии на нашу ТПП. Подающий кабель от городской ТП проложен. Специалисты СМУ-9 готовы принять питание на трансформаторы. Но не совсем готовы «раздавать» электроэнергию непосредственно потребителям – пустить ее



к системам вентиляции, дренажа, тяговой сети, эскалаторам, траволаторам и т.д. Чтобы с распределителей принять эту электроэнергию на щиты, у подрядчиков недостаточно средств на приобретение электрооборудования.

На **этаже 9.9** началась передача служебных помещений техническим службам метрополитена. Специалисты подразделений оценивают готовность, вносят замечания. Раз в неделю с их участием проходит выездное заседание.

На 9.9 проходит и основная разводка системы вентиляции, здесь расположены практически все вентиляционные узлы. Вентиляционные ставы смонтированы, идет наладка вентиляционных установок. В ближайшие день-два на станции установят последние большие вентиляторы, и монтаж вентсистемы будет завершен.

На **1'-1, в зоне сопряжения станции с тоннелем (НВУ-463)** работают бригады бетонщиков СМУ-15, проходчики СМУ-13. Здесь тяжело. Ребята заканчивают последний участок плиты покрытия и соединяют станцию с тоннелем. Одновременно монтируют балку перекрытия 1'-1. Немного выбиваются из графика, но изо всех сил пытаются наверстать.

Артем Двуреченский, начальник участка СМУ-15:

– В **НВУ-463** будут установлены три мощных вентилятора для подачи воздуха в тоннель. А мы сооружаем плиту покрытия, приводим в габарит стену в грунте. Затем нанесем гидроизоляцию и смонтируем армокаркас основных стен выше отметки 4.900, смонтируем опалубку и зальем бетоном. Поставим внутренние перегородки из газобетона и кирпича. Работы ведем круглосуточно, каждой смене выдается четкий наряд. Например, сегодня дневная смена должна закончить подрубку стены в грунте, демонтировать опалубку, возвести несколько газобетонных перегородок на отметке 6.400. И готовить арматуру под монтаж балки перекрытия. Наша задача – до первого апреля закончить на этом участке все монолитные работы. Сделаем все возможное, Метрострой не подведем.

На **платформах (отметка +1)** установлены стойки и смонтированы конструкции механизма раздвижных дверей, готовность разделительной стены – 100%. В тоннеле на платформенном участке уложен путевой бетон и собраны железнодорожные пути. Остается смонтировать контактный рельс и подать напряжение. Кронштейны для контактного рельса уже монтируют. В принципе, можно ехать.

На платформах, в кабельных шахтах, в служебных помещениях кипит работа. Концентрация рабочих на платформах просто изумляет – одновременно идет монтаж конструкций раздвижных дверей, гранитчики спешат закончить свои объемы на полах и перейти на лестничный переход с одной платформы на другую, электрики монтируют архитектурное освещение колонн. Кипит работа в коллекторах под платформами: «Девятка» монтирует кронштейны для укладки трасс водопровода и канализации, тут же в коллекторах отделочники СМУ-20 занимаются устройством чистых полов. В помещениях службы пути и службы движения (ДСП) (**блокпосты дежурного по станции**) протягивают кабель и монтируют электрооборудование.

На этом ярусе ж/б конструктив давно закончен, работает множество больших и малых подрядных организаций. Подрядчики – это отделка стен, монтаж оборудования раздвижных дверей, укладка гранита на полах платформ, монтаж подсистемы потолочных панелей и многое другое.

Стеновые панели спущены на нижний этаж через **последний открытый технологический проем в осях 30-31**. Через него осуществляется вся транспортировка крупногабаритных грузов вверх-вниз на все отметки. Мелочь опускается через демонтажные ходки №1 и №2. Все что можно перенести на руках переносится через пешеходные переходы. В ТПП есть отдельная демонтажная камера, которая имеет выход наверх, поэтому все свое оборудование «Девятка» опускала через нее.

На станцию еще опускать и опускать, в том числе – и кабельные барабаны. Чтобы не подставить «Девятку», придумали как не закрывать проем почти до самого конца строительства: в нем установят противопожарный люк большого размера, это позволит опускать крупногабаритные грузы и кабельные барабаны. Верхнее перекрытие на 15.100 просто не забетонируют. Потом в проеме поставят несъемную опалубку и «захоронят» ее в бетоне в самом конце апреля. Все легко и просто, как сказал Сергей Дмитриевич. «Стройка всегда на уровне здравого смысла. Когда здравый смысл уходит, начинается «творческий процесс».

Но пока здравый смысл преобладает, текущая задача «вертикального транспорта» – максимально быстро опустить весь необходимый материал: стеновые и потолочные панели, гранит, газобетон и складировать на платформе. А в обратном направлении выдать весь строительный мусор.

– **Игорь Евгеньевич, Вы провели нас по всей станции. Скажите прямо, можно подготовить ее для показательного прогона 29 апреля?**

– Боюсь, что человеческих ресурсов для этого срока у нас недостаточно. В этой связи Сепитый приказал подготовить данные о дефиците рабочей силы. Силы понадобятся в первую очередь для демонтажных, такелажных и вспомогательных работ – для доставки на станцию материалов, уборки мусора и строительных отходов.

БОЛЬШОЕ ИНТЕРВЬЮ

СЕРГЕЙ СЕПИТЫЙ: «Люди и деньги, остальное детали»

«Настоящих трудозатрат на проходке двухпутного тоннеля и строительстве станций «Новокрестовская», «Беговая» не представлял никто», – считает генеральный директор СМУ-13 Сергей Сепитый.

– Сергей Дмитриевич, так что остается на «Беговой» в предпусковой месяц?

– Закончить.

– Неужели в полном объеме?

– Да как бог даст. Сегодня бог – рубль, как он повернет, так и будет...

– И ничего не вызывает тревоги?

– Меня беспокоят только два вопроса перед людьми и фискальными органами: как заплатить зарплату и погасить налоги. Остальное – детали. Зарплата в СМУ-13 выдана за январь. Заканчивается март, газета выйдет в апреле. К этому моменту желательно выплатить зарплату за февраль, март и за первую половину апреля. Стройка упирается в деньги. Спроси Власова, Уханова – получишь такой же ответ. На «Беговой» куча подрядчиков. Кто шабашников набрал, у кого – «фирма», но «главных» и «второстепенных» на станции нет, люди работают, им нужна зарплата. Мы этот вопрос поднимали неоднократно, однако ситуация продолжает ухудшаться: задержки по зарплатам растут. Проблема в том, что в сметах ты не найдешь человека труда, зато раздел «машины и механизмы» посчитан аккуратно, без запасов. Часовая ставка рабочего 80 рублей. Проживешь? Семью прокормишь? Разумеется, мы выплачиваем другую зарплату. И пока строители верят в мою лысую голову, в то, что зарплату не скрывают, мы будем строить. Руководители подразделений Метростроя, я и другие, мы заложники этой ситуации, и каждый лично отвечает перед людьми.

– Так может, этот вопрос поднять повыше?

– А с чего ты взял, что не поднимаем? Еще как поднимаем. Но заказчик сам легко мог бы поменять индексы пересчета. Проявить добрую волю, подписать соответствующее соглашение к контракту с Метростроем. Вместо этого чиновники прикрываются: «Это же федеральные деньги!» Но господа-товарищи, тогда введите пересчет на часть из городского бюджета.

Настоящих трудозатрат на проходке тоннеля и строительстве станций не представлял никто. «Беговая» – это странная выдумка, и построена она только благодаря нашей упертости. Представь, что в конструктиве станционного комплекса запроектирована шахта для вертикальной транспортировки материалов и людей на этажи. Было бы намного проще. Но нет, приходится таскать гранит, панели, оборудование и кабель вручную, через конструкции, через перегородки служебных помещений, через многочисленные строительные зоны. Технологические проемы давно пора заглушить, но мы вынуждены держать «амбразуру» для опуска материалов и оборудования, выдачи строительных отходов. В проекте «Беговой» не придумано ни одного технологического приема, который бы хоть как-то упрощал или приближал решение этой задачи к здравому смыслу. Но мы хотели построить станцию, поэтому много чего придумали сами. Если угодно, сочинили новую технологию строительства по методу Top-down в болоте, в тиксотропных грунтах. В проекте я прочитал об этих грунтах поразительную фразу: «Несущая способность нулевая». А где же технические решения, где технология строительства в таких условиях? Нет нигде. Пошли дальше. На станции глубокого заложения количество монолитного бетона на порядки меньше сборного, ж/б конструкции отливаются на заводе, перевозятся на шахту и монтируются. А здесь все «лепили» на месте: вязали тысячи тонн арматуры, монтировали многие сотни квадратных метров опалубки, закачивали в стены и перекрытия тысячи кубометров бетона, потом опалубку ломали и выбрасывали – и это новая технология? Абсурд голимый и откат в прошлое. Выясняется, что станцию глубокого заложения построить гораздо легче. Там все продумано и отработано предшественниками нынешних творцов на бумаге: шахтные стволы, вертикальный и горизонтальный транспорт, станционный узел. На «Беговой» нужно было сходу придумывать, как ее строить.

– Считаете, что станции такого типа не имеют права на существование?

– Почему? Строить можно, только каждому овощу – своя грядка. Такие станции не для Петербурга с его геологией четвертичных отложений. Чтобы в болоте строить быстро, без протечек и вырубки бетона тысячами кубометров, нужны другие вложения. И менять убогую технологию. Зачем пробивать проемы в стене в грунте? Зачем отливать лишние перекрытия, а потом вырубать и ломать? И главный вопрос: зачем проектировать такие станции в болоте, если можно строить в твердых и сухих кембрийских глинах?

ТЕМПЫ РАБОТ НЕ СНИЖАЮТСЯ



Николай Чернов, бригадир на втором участке станции «Беговая», ООО «СМУ №13 Метрострой»:

– Мы занимаемся монтажными работами, устанавливаем арматуру, заливаем бетон. В предпусковой период моя бригада работает на эвакуационном выходе. Занимаемся армированием, установкой опалубки и бетонированием лестничных маршей.

Уверен, что с поставленной задачей мы справимся, и эвакуационный выход будет сдан в срок. На «Беговой» бригада с самого начала строительства. Разрабатывали породу, вязали арматуру, заливали бетоном перекрытия, так что видали работы и посложнее. Бригаду я собирал сам, поэтому уверенно говорю: мои ребята настоящие профессионалы. Сейчас трудно, без кранов работать тяжело, приходится все оборудование и материалы перетаскивать по станции вручную. Но темпы работы не снижаются, все идет строго по плану. Уверен, что моя бригада выполнит работы вовремя.

ФИНАЛЬНЫЙ ЗАБЕГ НА «БЕГОВОЙ»

На станции «Беговая» специалистами ЗАО СМУ-9 «Метрострой» выполняется монтаж и пусконаладка электрооборудования, эскалаторов и пассажирских конвейеров – траволаторов.

«Станция «Беговая» вступает в завершающую стадию строительства. Здесь ситуация несколько сложнее, чем на «Новокрестовской», – отмечает главный инженер ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Дмитрий Сергеевич Кофан. – Тем не менее, оборудование тяговой понизительной подстанции (ТПП) в количестве 114 единиц смонтировано полностью, установлены тяговые трансформаторы, проложены силовые кабели.

Оборудование, установка которого предусмотрена проектом, имеется в наличии, из решаемых проблем – небольшие задержки с поставкой кабельной продукции. На данном этапе прокладываются кабельные линии, идет подключение, пусконаладка. Завершается монтаж 6 эскалаторов, 4 траволаторов и 2 лифтов.

«Коллективу ЗАО СМУ-9 «Метрострой» предстоит осуществить монтаж распределительных шкафов в помещении электрощитовых, запитать по постоянной схеме контактный рельс, траволаторы, эскалаторы, лифты. Из-за задержек финансирования в чрезвычайно короткие сроки необходимо обеспечить телефонной и диспетчерской связью станцию, перегонные тоннели. Благодаря спло-

ченности коллектива, ведущего работы на станционном комплексе «Беговая», и тому, что каждый работник за время карьеры овладел несколькими смежными профессиональными навыками, есть уверенность в достижении поставленных целей и задач», – говорит начальник 4 участка Илья Владимирович Бойцов.

Несмотря на имеющиеся проблемы, связанные с задержкой поставки материалов и корректировкой графика ведения работ, работы будут выполнены в срок.



Лицей

ТЕРПЕНИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ – ВАЖНАЯ ШТУКА

21 марта в здании Колледжа Метростроя состоялся конкурс «Лучший штукатур–2018». В номинациях «профессионалы» и «учащиеся» приняли участие представители строительных компаний и профессиональных учебных заведений. По условиям конкурса отделочникам предстояло оштукатурить поверхность гипсокартонной колонны.

На учебной стройплощадке установлено двадцать прямоугольных колонн. Облако строительной пыли и штукатурной смеси повисло в воздухе. Участники одиннадцатого конкурса «Лучший штукатур» поправляют респираторные маски и защитные очки.

В одну минуту вскрыты пакеты штукатурки, наполнены водой ведра. Моментально готовится раствор для оштукатуривания колонны. За колоннами мелькают фотографии из разных СМИ, заглядывают через спины участников.

– Воды, набери воды! – кричит волонтеру Инга Виссарионовна, штукатур РЭУ «Метростроя».

На практическую часть конкурса выделили только три часа. Участники сильно торопятся и в который уже раз прикладывают строительные уровни к граням своих колонн. Александр Терешко, учащийся Колледжа Метростроя, долго и внимательно вглядывается в оштукатуренную поверхность. Недовольно покачав головой, вдруг подхватывает шпателем кусок штукатурной смеси, точно набрасывает его в трещину и одним отточенным движением закрывает ее. Работу с колонной он заканчивает первым, а до конца соревнований остается еще целых 20 минут.

– Летом я помогал родителям строить дом, появилось желание разобраться, как правильно работать с той же штукатуркой, поэтому и решил пойти учиться в Колледж Метростроя, – рассказывает между делом Александр.

Гремит судейское «осталось 10 минут». Началась предфинишная горячка. Но Олег Чишевич, штукатур 4 разряда, работавший в дальнем торце импровизированной стройплощадки, не торопясь, аккуратно проводит шпателем по гладкому и идеально ровному слою шпаклевки. Улыбается, по-хозяйски подметает строительный мусор вокруг колонны.

На следующий день во Дворце Труда поздравляли победителей. В номинации «учащиеся» первое, второе и третье места заняли Ирина Голубева («Колледж строительной индустрии и городского хозяйства»), Алиса Шитова и Арина Фролова («Реставрационно-художественный колледж»). Среди профессионалов лучшим оказался Олег Чишевич, на втором месте – штукатур РЭУ «Метростроя» Инга Виссарионовна. На третьем месте маляр-штукатур ООО «УНР-41» Ольга Петренко.

Олег Чишевич:

– Я первый раз участвую в этом конкурсе. Волновался, потому что людей собралась огромная туча, еще эти фотографии под ногами постоянно пугались. Помогло терпение. Вообще, терпение в строительстве – важная штука. Для меня это был интересный опыт, плюс возможность и себя показать, и на людей посмотреть...



Александр Терешко отточенным движением замазывает штукатурной смесью трещину



БИОГРАФИИ НОВЫЕ СТРОКИ

В конце ноября прошлого года в составе Метростроя было создано обособленное подразделение, получившее название ОП завод ЖБИ УПТК – филиала ОАО «Метрострой». Новое подразделение начало свою работу на производственной площадке по адресу: ул. Ново-Никитинская, дом 17. Однако произошла не просто смена вывесок. Изменению подверглась вся система управления производством.

Реорганизация повлекла за собой сокращение административных расходов, позволила скорректировать производственную программу, повысить оперативность работ, усилить контроль за содержанием уникального оборудования – словом, обеспечить все, чтобы выпускаемая продукция соответствовала необходимым стандартам качества. И несмотря на сжатые сроки и технические сложности, обусловленные переходным периодом, коллективу нового подразделения не только удалось возобновить с 21 декабря производство обделки, но уже к марту 2018 года ликвидировать отставание в выпуске, вызванное временной остановкой производства. По состоянию на 22 марта заводом выпущено более 1500 колец обделки перегонных тоннелей диаметром 5,63 м, в том числе начат выпуск усиленной обделки на нагрузку в 150 т, которая будет вскоре востребована на объектах метростроения. В ближайшее время должен продолжиться выпуск обделки диаметром 10,4 м для наклонного хода станции «Большой проспект». Жаль, что подводят поставщики комплектующих, придется опять нагонять отставание от графика. Есть сложности с поставками цемента и инертных материалов, но в коллективе уверены, что справятся с возникшими трудностями.

– Строительство тоннеля, этого сложного «подземного дома» метрополитена, – сказал первый заместитель директора завода Владимир Быков, – начинается на земле, в цехах нашего предприятия.

Безоговорочное требование к современной обделке – высокая точность. Допуски при сборке кольца должны быть минимальны, только так достигается монолитность конструкции.

Ориентир на монолитность, сплоченность лег и в основу формирования коллектива завода. Образно говоря, за короткое время пластичная бетонная смесь должна была надежно соединиться с энергией людей, стать прочной основой новых достижений. Начальник лаборатории Марина Мартынова убеждена, что успех коллектива зависит от командной работы: «Мы это отчетливо понимаем. Ведь наша лаборатория – сердце завода». Ей вторит начальник арматурного цеха Татьяна Мосиенко: «Мы выполняем самую важную работу. Металлический каркас – это сердце тьюбинга». И хотя в словах заводчан был заложен глубокий смысл, прозвучали они привычно, без особого пафоса. Когда люди так относятся к делу, становится понятно, насколько специалисты дорожат производственной маркой, авторитетом предприятия. К выполнению своих обязанностей они относятся не только в высшей степени ответственно, но вкладывают в работу частичку своей души. На первом же совещании директор завода, Олег Кузьменко, поставил перед коллективом ясные цели на текущий производственный год. Людям понятны задачи и есть идея, по которой сверяется правильность направления.

Одним из важнейших звеньев в производственной цепи является лаборатория. И инженеры, и лаборанты имеют большой практический опыт. А уж как тут дорожат специалистами. «Лаборант Алевтина Ананичева двух инженеров стоит», – с гордостью говорит о подчиненной Марина Мартынова.

Алевтина Ананичева отвечает за входной контроль материалов, готовит документацию на отгрузку бетонной смеси, ведет испытание инертных материалов. На данном участке должен работать профессионал самой высокой квалификации. И вот почему. Мировой опыт метростроения основывается на особом подходе к сырью: песок, щебень стабильного качества десятилетиями поступает из одних и тех же месторождений. Песчаные карьеры, скажем, в соседней Финляндии – это целые комбинаты, которые на месте готовят продукцию под конкретный заказ. У нас же на завод привозят то, что подняли на-гора. И только благодаря тому, что «Метростроем» было установлено дополнительное оборудование, удается добывать нужных фракций песка и щебня. При этом лаборатория обращает внимание на любые мелочи и, казалось бы, незначительные нарушения.

Разработкой составов смесей занимается заместитель начальника лаборатории Елена Логинова. Это серьезная работа и большая ответственность. Предприятие выпускает как особо и сверхпрочные, так и особо легкие бетоны, имеющие низкий коэффициент теплопроводности, их объемная плотность находится в пределах 600 кг/м³. Теплоизоляционные бетоны, отличающиеся высокой степенью огнестойкости, долговечности, можно, к примеру, использовать для заполнения шахтных стволов на космодроме.

– Метрострой уникален всем, – отмечает Марина Мартынова, – и строительством подземки, и возведением сложнейших объектов. Опыт получения бетонов биологической и радиационной защиты мы приобрели на

строительстве второй очереди Ленинградской АЭС. В настоящее время специалистами лаборатории созданы составы с сохранением подвижности в течение шести часов. Эта смесь будет использована для устройства буронабивных свай при возведении судостроительного комплекса на Северной верфи.

Начальник бетонно-сырьевого цеха (БСЦ) Роман Копцев отвечает за производство и выдачу бетонной смеси для сборного железобетона, в первую очередь – блоков тоннельной обделки и товарного бетона, отгружаемого на объекты метростроения. В осенне-зимний период – это порядка 300–500 кубов в сутки. Но даже зимой бывают заказы на 1000 кубов товарного бетона. В разгар строительного сезона объемы возрастают значительно.

– В принципе, – говорит Роман Копцев, – у нас нет такого термина, как «строительный сезон». Стройка идет круглосуточно и круглогодично. А так как мы ориентируемся на перспективу, то более спокойные зимние и весенние месяцы используем для качественной подготовки оборудования.

В цеху трудится двадцать пять человек. Средний возраст работников 30–40 лет. В коллективе есть свои лидеры. Это мотористы бетоносмесительной установки Александр Успенский, Александр Григорьев, Андрей Лазарев, Денис Филатов. Они профессионалы своего дела, знают, какой температуры и подвижности должна поступать смесь на формовку, обеспечивают необходимую интенсивность подачи бетона.

Начальника арматурного цеха инженера-технолога Татьяну Мосиенко можно смело отнести к тем, кто жаждет настоящего дела. После окончания строительного университета в Ростове-на-Дону она приехала Санкт-Петербург. Начала на заводе мастером. Теперь возглавляет трудовой коллектив арматурного цеха. Сказался целеустремленный характер. Вуз Татьяна окончила с красным дипломом, так что чувство ответственности,

стремление делать все на совесть воспитано в ней на всю жизнь. Теперь, когда цех работает ритмично, обеспечен долгосрочными заказами, Мосиенко не считается со временем. На рабочем месте ее можно застать и в выходные, и в праздничные дни. Она верит в свой коллектив, в то, что удастся успешно справиться с новым проектом: подготовкой каркасов для блоков наклонного хода.

В арматурном каркасе наклонного хода порядка 100 сварных соединений, которые необходимо выполнить с высокой точностью, качественно, ювелирно, как бы сказали опытные сварные. Неслучайно сложные по конструкции и сборке каркасы относятся к категории изделий высокого класса точности. А в подчинении Мосиенко в основном молодежь.

– Я верю в своих специалистов, – отмечает все сомнения инженер-технолог. – Надо на ключевые операции ставить ключевые фигуры.

Ставку начальник цеха делает на тех, кто стабильно показывает отличные результаты. Это электросварщик ручной сварки Евгений Игнатьев, сварщик арматурных сеток и каркасов Виталий Климов, арматурщик Андрей Модоль.

Вместе с тем, в коллективе внимательно следят за показателями молодежи. Здесь убеждены: дело не только в опыте, а в старании, отношении человека к делу. Молодежь – будущее завода. Необходимо самим растить специалистов экстра-класса, особенно, когда ушла романтика рабочих профессий. А без квалифицированных рабочих рук сложные изделия для подземки не подготовить. Современное оборудование, сложную технику неучу тоже не доверишь. Татьяна Мосиенко привела пример, что среди молодых сварщиков только один специалист к двадцати пяти годам овладел специальностью в совершенстве. Причина недостаточной подготовки работников во многом кроется в системе профтехобразования, которое, к сожалению, сегодня не может подняться на ноги, чтобы дать производству нужное количество квалифицированных работников. Надо искать внутренние резервы. Впору вспомнить об опыте, когда трудовой коллектив являлся «кузницей кадров», где широко были развиты наставничество, шефство, обмен знаниями среди рабочих.

Молодежь трудится и на основном производстве завода – участке по изготовлению железобетонных изделий, возглавляемом Кириллом Ершовым. Здесь закладывают основу подземки: кольца для перегонных тоннелей, тьюбинги наклонного хода. Это идеальные изделия с допусками 2 мм. Работа очень ответственная. С периодичностью 50 формовок производятся замеры внутренней геометрии форм. В случае отклонений, выполняют тонкие регулировки.

– Конвейер должен работать четко, как швейцарские часы, – определил свою позицию Кирилл Ершов. – Мы добиваемся слаженных действий всех специалистов на линии: и опытных мастеров, и молодых рабочих.

Понаблюдав за работой производственного участка, за бесконечным движением конвейерной линии, приходишь к выводу: обречены на успех только те работники, кто способен трудиться всю смену засучив рукава. Интенсивная работа гарантирована специалистам до конца года. В перспективе – выпуск тьюбингов для новых двухпутных тоннелей. Эта задача по плечу молодежной команде участка. За сутки они успевают изготовить 30 метров будущего тоннеля. Для этого им нужно, как говорят специалисты, заформовать порядка 90 тележек с установленными на них формами блоков, до 300 изделий.

Сегодня сотрудников ОП завод ЖБИ УПТК – филиала ОАО «Метрострой» можно назвать единой командой. Это отражает суть коллектива, и потому можно быть уверенным, новые страницы в биографию завода будут вписаны достойные, с яркими трудовыми победами.



Татьяна Мосиенко и Марина Мартынова.
Проверка качества сварных соединений арматурных каркасов

В БОЙ ИДЯ, БРАЛИ ХЛЕБ ДЛЯ ДЕТЕЙ



Он угадал движение за окнами, во тьме, скрывавшей собою небо и землю.

– Командир, у нас проблемы, – передал по рации Сергей Пилипенко.

Выработанное за годы службы чувство опасности не подвело и на этот раз. За окнами правительственного комплекса в Грозном мелькнули тени вооруженных людей. Боевиков было много. А на весь комплекс охраняемых зданий с двухсотметровым коридором всего десять питерских омонцев. И все они на прицеле у противника. Надо успокоиться, выработать четкий план действий. Тут горячая голова – хуже врага. Пилипенко знал, спасти может только скорость. В принятии решения. В передвижении. В ведении огня. У боевиков должно сложиться представление, что здание находится под усиленной охраной.

А вот появилась и приманка для бандитов: тлеющая сигарета на подоконнике, установленная на ножки из спичек. Необстрелянный боец обязательно клоннул бы на нее. Пока ведет огонь по ложной цели, сам становится удобной мишенью. Сергей автоматной очередью поражает снайпера в соседнем с приманкой окне. Пилипенко мгновенно меняет позицию. Теперь выстрел еще в одно темное окно. Очередная смена позиции и вновь

разящая очередь... Утром, когда вылазка боевиков была отбита, в секторе Пилипенко насчитали восемнадцать убитых бандитов.

За этот бой его наградили самой высокой солдатской наградой – медалью «За отвагу». Она была в особом почете у фронтовиков в годы Великой Отечественной войны. Неизменно высока ее цена и сегодня. Награждают медалью «За отвагу» за личное мужество и отвагу, проявленные при защите Отечества и исполнении воинского долга.

Первый отряд ОМОН для командировки в Чечню в милицейском главке Петербурга формировали из добровольцев. В числе ста пятидесяти представителей правоохранительных органов города на Неве, командированных для наведения конституционного порядка в мятежную республику, оказался и Сергей Пилипенко. Он не узнал город, который посещал с друзьями за год до этого. В семнадцать часов жизнь замирала. Все погружалось во тьму. Комендантский час соблюдался строго: на любое движение или подозрительный шорох следовала автоматная очередь. Ночью на улицах не было даже домашних животных – кошек и собак.

Пилипенко хорошо знал город. Быстро ориентировался в обстановке. Но опасность боестолкновения могла возникнуть в любое мгновение: бандиты проникали в дома, устраивали засады. Критические ситуации возникли

регулярно. И все же, заступая на боевое дежурство, питерские омонцы вместе с полным боекомплектом всегда брали сухой паек. Заходя в дома жителей Грозного, они оставляли хлеб и консервы детям: в городе чувствовался недостаток продуктов питания.

У Сергея Пилипенко удивительная армейская судьба. Он начал службу в особом подразделении командования Варшавского договора «ГРИФ» – группе разведки и фильтрации. Личный состав этого оперативного подразделения был обучен для выполнения специальных заданий в любой стране, входящей в Организацию Варшавского договора. А первое боевое крещение и первое ранение получил в своей стране – при защите граждан во время межэтнического конфликта в Фергане в 1989 году. Бойцы действовали группами по пять человек. Выявляли вооруженных бандитов и уничтожали их. В одном из боестолкновений Сергей был ранен. Пуля от бронежилета срикошетила в руку. Несмотря на полученное ранение, Пилипенко продолжал выполнять боевое задание.

Бойцы «ГРИФ» своими решительными, умелыми действиями предотвратили массовые беспорядки и многочисленные жертвы среди мирных граждан. Они значительно облегчили задачу подразделениям внутренних войск, которые были введены в Фергану на следующий день. В качестве награды Сергею



Пилипенко был объявлен отпуском. В виде исключения. Военнослужащие оперативного подразделения «ГРИФ» огромным счастьем для себя считали даже увольнение в пределах части. Да. Я не оговорился. В границах воинской части, а не гарнизона. Такие существовали спартанские правила.

После увольнения из рядов Вооруженных Сил Сергей поступил на службу в ОМОН. И там проявил себя с наилучшей стороны. После задержания особо опасного преступника его пригласили на Литейный, в главк. Начальник ГУВД Санкт-Петербурга и Ленинградской области генерал-майор Аркадий Григорьевич Крамарев лично наградил Сергея Пилипенко именными часами. Время было сложное, и наградами особо не разбрасывались.

Поработал Сергей и частным охранником, и телохранителем. Защищал жизнь бизнесменов, банкиров. А однажды увидел объявление. По нему пришел в Метрострой. Вот уже пять лет Пилипенко добросовестно трудится водителем.

...В судьбе Сергея Пилипенко есть особая дата. В один из весенних дней он идет на Дворцовую площадь. В этот день ровно в полдень он встречается у Александровской колонны с сослуживцами из группы «ГРИФ». Они приезжают в Санкт-Петербург из разных стран мира подтянутые, загорелые. Спецназовцы мало говорят о своей нынешней работе. Но по выправке видно, что и сегодня они в строю.

Когда Сергей видит своих сослуживцев, видит этих смелых, уверенных, отважных людей, он понимает, что благодаря им и другим профессионалам, стоящим на страже безопасности граждан, в России не повторится трагедия, подобная чеченской, когда со снаряженным автоматным рожком и боевыми гранатами придется нести хлеб голодающим детям.



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

МАЙ

| | |
|----|---|
| 3 | Пеховская Людмила Андреевна (СМУ-17) – 75 лет |
| 5 | Нефедов Егор Антонович (ЖБКиД) – 85 лет Киргетов Анатолий Михайлович (СМУ-17) – 75 лет |
| 9 | Дудинов Александр Васильевич (СМУ-9) – 65 лет |
| 10 | Рембовская Елена Борисовна (ВЦ) – 70 лет |
| 11 | Бойко Сергей Александрович (СМУ-9) – 65 лет |
| 12 | Копенкина Татьяна Давыдовна (ТО-3) – 85 лет |
| 16 | Асафьев Константин Юрьевич (СМУ-20) – 55 лет |
| 19 | Кузьмин Сергей Анатольевич (СМУ-11) – 60 лет |
| 23 | Хохлова Наталья Ивановна (СМУ-17) – 65 лет |
| 25 | Щеголева Зинаида Степановна (РЭУ) – 75 лет |
| 26 | Жиронкина Татьяна Владимировна (СМУ-17) – 70 лет |
| 29 | Родик Николай Адольфович (СМУ-13) – 65 лет |

В МЕТРОСТРОЕ ЛЮБЯТ ЛЫЖИ



Закончился лыжный сезон, и газета «Метростроитель» подводит итоги прошедших соревнований. Андрей Синюгин, главный тренер НП СК, рассказывает о лыжниках Метростроя, которые выступали на чемпионате России и соревновались с лучшими спортсменами страны.

«ДВИГАТЕЛЬ» И ПЕРВЕНСТВО РОССИИ

В Метрострое есть спортсмены возрастной категории М8 и М9. В международной лыжной практике используется следующая градация по возрастам. М0: в эту возрастную группу входят мужчины до 30 лет, М1: от 31 до 35, М2: от 36 до 40 и так далее. В группы М8 и М9 входят спортсмены от 70 лет и старше. Юрий Крамер и Виктор Ожигин в этих группах участвовали в первенстве Санкт-Петербурга по лыжным гонкам среди ветеранов, и оба показали достойные результаты. Они пробежали 5 километров за 17 и 19 минут соответственно.

Недавно закончилось лыжное первенство России среди ветеранов. Анна Трофимова, работница Тоннельного отряда-3, выступала на них в составе сборной Санкт-Петербурга. Соревнования проходили в Татарстане, в городе Заинске. В гонке на 5 километров классикой Анна в своей возрастной категории была четвертой, а на следующей день в беге коньком она взяла золото. И в гонке на 15 километров она тоже выиграла. Получается, что Анна Трофимова, привезла с чемпионата России среди ветеранов сразу две золотые медали.

Спортсмены-лыжники от Метростроя приняли участие во всех городских соревнованиях любительского уровня. Понят-

но, что организаторы некоторых лыжных гонок за участие берут денежные взносы, но Метрострой их оплачивает. Благодаря этому ребята, не тратя собственных денег, смогли поучаствовать в одном из старейших любительских лыжных марафонов «Двигатель» (54 км свободным стилем). Он проводится с 1967 года, и сейчас эта трасса в Зеленогорске входит в число сложнейших в России по набору высоты и рельефу.

На «Двигателе» выступают уже спортсмены опытные, большинство из них либо бывшие, либо действующие профессионалы. От Метростроя на этот марафон поехали наши лучшие лыжники, Александр Ерохин и Алексей Гапонов, работники УМа. Александр пришел третьим, показав на финише неплохое время: 2:23:54 (два часа двадцать три минуты и пятьдесят четыре секунды). За ним, с отставанием в три минуты, финишировал Алексей. К примеру, на чемпионате мира по лыжной гонке на 50 км свободным стилем спортсмен из Швейцарии Дарио Колонья выиграл со временем 2:01:48. Разница в 20 минут между четырехкратным олимпийским чемпионом и мастером спорта из Метростроя отнюдь не катастрофическая.



ЧЕМПИОНАТ РОССИИ И ГОНКА СО СБОРНОЙ

По результатам городских соревнований, спортивный клуб Метростроя направил Ерохина и Гапонова на 45-ый мурманский марафон (дистанция 50 километров). В Северо-Западном округе он не только считается масштабным лыжным состязанием, в котором участвуют профессиональные спортсмены со всей страны, но и одним из самых сложных.

Я когда-то участвовал в этом марафоне. Он очень сложный именно из-за переменчивой погоды. Помню, что на старте было светло и безветренно, но несколько километров спустя повалил густой липкий снег, погода резко ухудшилась, поднялся сильный ветер. После первого круга опять показалось солнце. Погода менялась на трассе несколько раз, это сильно все усложняло.

31 апреля в марафоне участвовало более 700 человек! Среди такого огромного количества спортсменов Александр Ерохин занял 20 место (лучший результат среди питерских лыжников в марафоне свободным стилем), а Алексей Гапонов финишировал 73. В прошлом году Александр и Алексей сразу после мурманского марафона полетели на чемпионат России и приняли участие в лыжной гонке на 70 км. А это уже совершенно другой уровень. Девятого апреля наши парни из Метростроя стартовали в одном забеге вместе с членами сборной России. И показали себя очень достойно. Александр Ерохин финишировал 54, проиграв 13 минут Андрею Ларькову, победителю этой гонки и серебряному медалисту чемпионата мира в 2017 году. Алексей Гапонов финишировал 64-ым. Для спортсменов, у которых не получается тренироваться на профессиональном уровне, Александр и Алексей показали отличные результаты.

В Метрострое лыжи любят, этот вид спорта пользуется у метростроевцев огромной популярностью. У нас много спортсменов, которые показывают хорошие результаты на городских соревнованиях, но Анна Трофимова, Александр Ерохин, Алексей Гапонов – это, и в правда, выдающиеся лыжники Метростроя.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ УМа И СМУ-17

30 марта в спортивном клубе «Метростроя» 12 команд метростроителей сразились за столами для настольного тенниса на ежегодной Спартакиаде «Метростроя».

Если прислушаться, то слышно, как бубнит музыкальный сабвуфер, который пытается пересилить царящий в спортивном зале шум, стук шариков для пинг-понга и нескончаемый говор спортсменов. За одним столом разминаются две пары игроков из команд СМУ-9 и СМУ-17. Внезапно

шарики для пинг-понга сталкиваются в воздухе и разлетаются в противоположные стороны. Спортсмены на секунду замирают, а потом начинают с улыбкой пожимать плечами, мол, «и такое бывает». В этот момент раздается голос Андрея Синюгина, главного тренера НП СК: «Первая пара готовится!» Метростроители расходятся в ожидании очереди.

Соревнования проводились по классической схеме, когда одна команда играет со всеми остальными из своей группы. 12 команд метростроителей поделились на две группы, которые возглавили СМУ-9 и СМУ-17. Эти два коллектива – сильнейшие в настольном теннисе.

– Самое интересное начнется, когда СМУ-17 встретится с УМом. В своей группе они самые сильные, – говорит Андрей Синюгин, показывая на турнирную таблицу.

СМУ-17 против УМа. В заключительной партии матча счет равный – 8:8. Оба игрока, раскрасневшиеся от сложной игры, стоят друг напротив друга и сосредоточенно следят за каждым движением оппонента. Евгений Жданов, горнорабочий из СМУ-17, выдыхает и заносит ракетку в воздух. Шарик с бешеной скоростью щелкает с одной части стола на другую и обратно. Но вот Евгений замахивается и хлестким ударом закручивает мячик. Соперник делает быстрый выпад, пытается дотянуться, но шарик попадает точно в угол стола и отскакивает мимо его ракетки.

– Да! Так-то! – радостно кричит Евгений.

Снова подача. Шарик мелькает над сеткой, за ним сложно уследить глазами. Удар, еще удар, и Евгений снова ликует. Последняя подача, и один забитый мяч отделяет СМУ-17 от победы в этом противостоянии.

Как только игра заканчивается, Евгений, красный и запыхавшийся от усталости, возвращается к своей команде.

– Нет, ну вы видели! Вот это партия! – произносит он с улыбкой, – играли наравне, счет 8:8, и я забиваю! И снова, и вот уже три подряд забитых. Это было что-то!

Евгений делает знак, что хочет перевести дыхание, и потом продолжает.

– Партия оказалась сложной. Соперник попался сильный, тут ничего не скажешь.



«Закрутил» Александр Васенькин (УМ)

После этих трех забитых мячей и победы Евгения Жданова СМУ-17 закрепляется на первом месте в группе. В это же время СМУ-9 во главе с Евгением Мишаченко побеждает всухую одного соперника за другим. Но в финале их ждала команда СМУ-17. Игра оказалась тяжелой, первенство переходило от одних к другим, но в итоге верх одержали спортсмены из СМУ-9: Евгений Мишаченко, Сергей Степанов и Эльвира Тюхлова. СМУ-13 заняло третье место. Второй год подряд СМУ-9 подтвердило статус сильнейшей команды по настольному теннису.



Коронный удар Евгения Мишаченко (СМУ-9)

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер
Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 9.04.2018 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 1 400 экземпляров.