

## УМ: ВСЕГДА НА ПЕРЕДОВОЙ!



Уважаемый Валерий Дмитриевич!  
Дорогие коллеги, работники Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»!

**Примите от всех петербургских метростроителей поздравления с 70-летием со дня основания вашей славной организации!**

**70** лет назад, в момент возобновления строительства метро в послевоенном Ленинграде, в структуре Ленметростроя образовалась Контора Электро-Механо-Монтажных Работ и Проката Оборудования (КЭММРиПО). У основания Конторы стояли легендарные метростроители, люди, закаленные Великой Отечественной войной, имеющие призвание строить метро. Их мало кто знает за пределами Метростроя, но для метростроителей – это настоящие герои, пример для подражания всех поколений: Космодемьянский, Солдатов, Виксне, Дубравин, Старков...

Все технические достижения, имеющиеся на счету Метростроя, – это результат работы КЭММР, впоследствии КЭПРО, сегодняшнего Управления механизации. Ленинградские щиты на строительстве первой линии метрополитена, тубингоукладчики и электровозы, ясиноватские щиты, которым принадлежит рекорд скоростной проходки, не превзойденный до сих пор, «Виктория», построившая тоннели-дублиеры на участке «Лесная» – «Площадь Мужества».

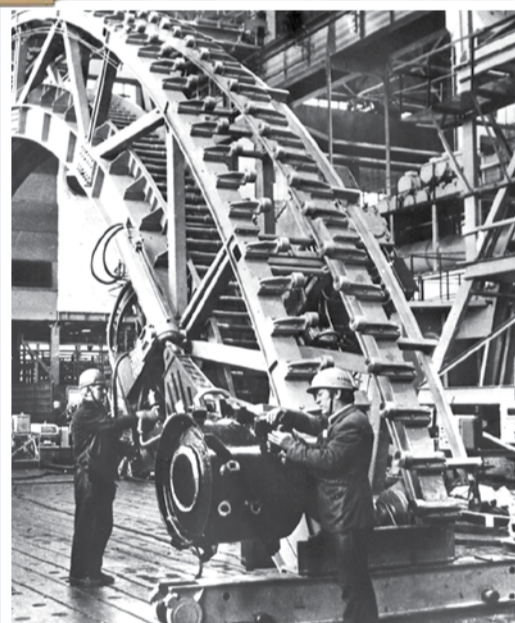
Совсем недавно УМовцы освоили совершенно новый для всего мирового тоннелестроения метод строительства наклонных ходов. В грамотных и любящих руках гидравликов, операторов, электромехаников УМа много-

тонная «Аврора», играючи сооружала тоннели длиной 80-100 метров, проходя сквозь самые сложные слои петербургской земли. И именно УМовцы ведут сейчас проходку второго в Петербурге двухпутного тоннеля с помощью еще одной уникальной машины с символичным и красивым именем «Надежда».

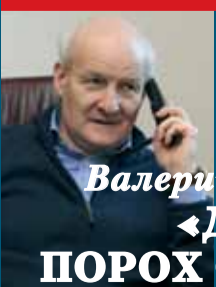
Всегда на передовой, участники всех без исключения строек Метростроя, сегодняшнее поколение УМа с честью несет флаг легендарных руководителей организации – В.А. Космодемьянского, Н.М. Филиппова, В.Г. Батурина. В Кронштадте, эксплуатируя Комплекс защитных сооружений, в Сосновом Бору на строительстве ЛАЭС-2, на стадионе в западной части Крестовского острова – везде УМовцы несут свою вахту, честно и добросовестно выполняя свою работу под управлением талантливого инженера и руководителя – Валерия Дмитриевича Кузнецова.

Сегодня от работы УМа зависит очень многое, и коллектив успешно выполняет поставленные перед ним задачи. Дорогие коллеги, поздравляем со славным юбилеем и желаем еще множества трудовых побед на благо нашего прекрасного города!

*Генеральный директор  
ОАО «Метрострой»  
Вадим Александров*



**СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:**



**СТР. 6**

**Валерий Кузнецов:  
«ДЕРЖАТЬ  
ПОРОХ СУХИМ!»**



**СТР. 10-14**

**ВСЕ ПО УМУ!**



**«СПЕЦНАЗ»  
МЕТРОСТРОЯ  
ДЕЙСТВУЕТ!**

**СТР. 15**



**СТР. 17**

**МОЛОДЕЖЬ  
СТРЕМИТСЯ  
В УМ!**

# УМ – ЧЕСТЬ И СОВЕСТЬ

## МАЛАЯ РОДИНА МЕТРОСТРОЯ

Улица Маршала Говорова, 39 – современный адрес Управления механизации ОАО «Метрострой». А до этого была Левая Тентелевка, 65. Так, по существовавшей здесь Тентелевой деревне назывался этот участок улицы до 1962 года. Масштабное благоустройство всей территории за Нарвской заставой началось в 1920-е и продолжилось в первые послевоенные годы. Именно к этому времени относится создание КЭММРа. Аббревиатура несколько раз менялась. С 1963 г. предприятие стало называться Конторой по эксплуатации, прокату и ремонту оборудования (КЭПРО), а с 1978 г. – Управлением механизации.

Современный облик здание УМа приобрело в 2011 году, когда его надстроили двумя этажами. Изначально же двухэтажное здание УМа было создано по проекту, сделанному под руководством архитектора Валентина Каменского, который с 1944 года занимался восстановлением домов и новым строительством в Кировском районе Ленинграда. Но еще долго на территории предприятия стояли деревянные избышки – мастерские, в которых рождалась история Управления механизации. Время вспомнить его историю.



Токарная мастерская. Конец 1950-х гг.

18 марта 1946 года 1-я сессия Верховного Совета СССР 2-го созыва приняла на своем заседании первый послевоенный пятилетний план – Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.». План предусматривал «Восстановить Ленинград как крупнейший индустриальный и культурный центр страны, обеспечив достижение довоенного уровня производства промышленности на более высокой технической базе; особое внимание уделить развитию в Ленинграде судостроения и квалифицированного машиностроения. **Приступить к строительству в Ленинграде метрополитена, введя в действие первую очередь**». 15 марта 1946 года Верховный Совет СССР преобразовал Совет Народных Комиссаров (СНК) в Совет Министров СССР. Наркомат Путей Сообщения стал Министерством Путей Сообщения. Строительство № 5 НКПС в 1946 году

преобразуется в Ленметрострой. Начальник Ленметростроя, Директор-полковник пути Константин Александрович Кузнецов издал **Приказ №408 от 5 ноября 1946 года об организации с 1 ноября Конторы механомонтажных работ**. Традиция издавать приказы задним числом была в то время, видимо, в норме. 31 марта 1947 года был издан еще один, не менее значимый приказ начальника Ленметростроя №134, в котором говорилось, что в соответствии со структурой и штатами, утвержденными по Ленметрострою Государственной штатной комиссией при Совете Министров СССР на 1947 год, объединяются Контора электро-механомонтажных работ и Контора проката строймеханизмов. Новая структура получила название «Контора электро-механомонтажных работ и проката оборудования». Вот почему Управление механизации ведет свою историю именно с этого дня.

Начальником конторы был назначен Владислав Алексеевич Космодемьянский. По воспоминаниям работавших с ним ветеранов, достаточно требовательный, строгий и грамотный механик. Именно под его началом создавались первые «ленинградские» щиты.

О том, как это происходило, он оставил воспоминания в первом сборнике, посвященном Метрострою, который был выпущен в 1956 году. В этой книге В.А. Космодемьянский, рассказывая о пережитом в первые послевоенные годы, о преодолении, на первый взгляд, непреодолимых препятствий, признается: «Хорошая все-таки тревога, хорошее волнение... Создавать, творить на благо народа – именно этим и определяется человек».

Вообще изначально в КЭММР трудились люди легендарные! Отцы-основатели – инженеры Евгений Петрович Солдатов, Владислав Алексеевич Космодемьянский, Альфред Иоганн Янович Вискне, экскаваторщик Андрей Васильевич Старков, Сергей Федорович Дубравин и многие, многие другие... Эти замечательные люди были для всех не просто наставниками и учителями в профессии, но и героическим примером в жизни.



Механик К.И. Исачев (первый слева) с коллективом токарно-слесарного участка КЭММРа. Начало 1960-х гг.

## О ГЕРОЯХ БЫЛЫХ ВРЕМЕН



**Евгений Петрович Солдатов** начал свою трудовую деятельность полировщиком на заводе, затем обучился на слесарь-монтажника и в 1934 году был направлен в московский Метрострой. В числе метростроевского московского десанта был переброшен на строительство Ленинградского метро. Но началась война, и Евгений Петрович, как многие другие метростроители, отправился строить пирысы Дороги жизни в Кобону. О характере Солдатова можно рас-

сказать одной историей из военного периода. Зимой 1942 года во время переправы через Неву в Невской Дубровке застрял паром, который шел с помощью блоков и кранов. На его борту оставались несколько сотен красноармейцев и несколько танков. Подозревали, что застопорился один из блоков. Ситуация осложнялась тем, что была ночь, шли



бесконечные артиллерийские обстрелы. Главный инженер принял решение ждать утра, чтобы начать спасательные работы. Тем самым он обрекал на гибель этот самый паром, ведь любой снаряд мог стать последним.

Тогда, как пишет фронтовая газета, «молодой инженер Солдатов отдал документы и партбилет стоящим рядом, обвязался канатом и нырнул в ледяную воду». Ночью. Зимой. Через несколько минут он вышел на берег, выяснив, что блок не виноват в останове парома. Затем Солдатов вновь нырнул в обжигающе ледяную воду, решив исправить помеху и спасти судно и людей. Выйдя на берег, он сообщил, что паромный канат зацепился за деталь самого парома и поэтому транспорт не двигался. И третий раз Евгений Петрович нырнул в воду, чтобы исправить поломку. В результате, паром был спасен.

О высочайшем профессионализме руководителя Солдатова в метростроении говорит и тот факт, что КЭММР получал архиважные сторонние городские заказы. В частности, Евгению Петровичу было доверена установка шпиля Финляндского вокзала. Новое здание было готово, но как это нередко бывает, до последнего момента никто не знал, какой высоты будет шпиль. В авральная ситуация Солдатов без чертежей и графиков командовал его установкой. Работа была выполнена на «отлично». Впрочем, как и все, чего касался Евгений Петрович.

Анатолий Меерович Салганик, в те времена механик монтажного участка, долгие годы работавший с Солдатовым, говорил:

«Следует помнить, что Дед (так уважительно называли Солдатова работники КЭПРО и Управления механизации) имел всего пять классов образования. При этом, у него учились конструкторы, инженеры и к его словам прислушивались все. Великий был человек».

Кстати, немногие помнят эпизод с памятником Зубкову на его могиле. Солдатов в память о первом начальнике Метростроя лично обшарил все гранитные выработки под Ленинградом, нашел уцелевший большой кусок на одной из заброшенных шахт, перевез его в Александрово-Невскую лавру и смонтировал. Строгий и требовательный в работе, в жизни он был настоящей душой компании и очень веселым человеком. Любимыми песнями были «Ладога» и «Вышел в степь донецкую парень молодой». Вместе с Дмитрием Ильичом Сепитым и Николаем Михайловичем Филипповым они были запевалами.

# ЭПОХИ МЕТРОСТРОЯ



**Николай Михайлович** был в этой компании самым главным запевалой! Генеральный директор ЗАО «Литейно-механический завод Метростроя» Владимир Николаевич Филиппов рассказывает, что шахтерская песня в исполнении его отца проникала в самое сердце. С середины 1950-х годов КЭММР курировал Большой Драматический театр имени Горького, помогая в изготовлении некоторых конструкций для спектаклей.

Однажды после шефского спектакля была неформальная встреча с артистами, на которой спел свою любимую песню Николай Михайлович. Кирилл Лавров, потрясенный исполнением, преклонил колена пред начальником УМа.

Колена преклоняют и ветераны Метростроя, и молодежь, и все, кто приезжает в Невскую Дубровку к памятнику метростроителям. Ведь за основу фигуры бойца-метростроевца авторы памятника Андрей Масленников и Ильдар Фазылов взяли образ Николая Михайловича Филиппова.

И это символично. Николай Михайлович, пришедший в Ленметрострой в марте 1941-го, возглавил КЭММР в 1953 году, после того, как Космодемьянский был назначен главным механиком Ленметростроя. С 37 лет и до ухода на пенсию в 1981 году он руководил предприятием.

– Работа у отца была беспокойная, – рассказывает Владимир Николаевич Филиппов. – Я помню, как он ночами поднимался как по тревоге и ехал к Балтийскому вокзалу. Там была центральная компрессорная, которая обслуживала несколько шахт, снабжая их воздухом. Трубы были проложены по поверхности, поэтому в непогоду они нередко замерзали. Воздух переставал поступать в шахты, а это означало остановку работы. Допустить такое – невозможно. Ночью в срочном порядке устраняли аварийную ситуацию. Почему отец, будучи руководителем КЭММРа, приезжал сам? Не доверял своим подчиненным? Нет, доверял. Но считал, что быть там, где случилась нештатная ситуация, – его долг!

По тому, что было сделано с 1953 по 1981 год, можно судить о руководителе. В период с 1953 по 1955 годы был осуществлен переход к механизированным способам строительства, освоены первые ленинградские щиты, появились тьюбингоукладчики типа ППТ-6. Транспортировка породы стала производиться электровозами типа ЗКР и 4КР. Именно при Филиппове началась широкая механизация трудоемких процессов, освоение новой проходческой техники, средств малой механизации.

За успешное руководство коллективом КЭММРа после открытия ленинградского метрополитена Н.М. Филиппов был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а слесарь-монтажник В.Т. Куликов – орденом «Знак Почета».

Важная веха в жизни КЭПРО – внедрение первого поколения ясиноватских щитов, которые отличались высокой степенью механизации, с кассетными блокуккладчиками и обделкой, обжатой в породу. Это позволило в 1975 году увеличить скорость проходки и достичь мирового рекорда – 1252 погонных метра готового тоннеля за 30 суток. Неизвестная доселе машина КТ1-5,6 была смонтирована в сжатые сроки бригадами **С.Ф. Дубравина, Н.В. Шкадова, В.В. Забродина и И.П. Смирнова**. Кроме того, **бригада Ф.С. Арсентьева** работала в ремонтном цехе над модернизацией четырех тьюбингоукладчиков, дополняя их новыми элементами металлоконструкций и установкой колесного хода с механизмом передвижения.



КЭММРа – участники конференции членов ВЛКСМ Ленметростроя. 1958 г.

В 1975 году группа работников КЭПРО получила государственные награды за высокие успехи, достигнутые при механизации трудоемких процессов на строительстве новых станций Кировско-Выборгской линии.

**Владимир Васильевич Голубев**. Его судьба – яркий штрих к портрету поколения, чьи молодые годы были опалены войной. Прибавив себе пару годков для того чтобы стать совершеннолетним, 26 июня 1941 года шестнадцатилетний паренек ушел на фронт добровольцем и стал разведчиком. О его военных заслугах говорят боевые медали и ордена. В 1944 году его представили к очередной награде – второму ордену Великой Отечественной войны, и он был выписан ему... посмертно. А он после



тяжелейшего ранения выжил! Став инвалидом, он, тем не менее, сохранил боевой дух, стремление к победе, к преодолению любых трудностей. Голубев поступил в Горный институт, по окончании которого в 1952 году пришел в Ленметрострой, где трудился на разных должностях. В 1965 году стал главным инженером КЭПРО – Управления механизации. Будучи человеком творческим, инициативным и неравнодушным к порученному делу, Владимир Васильевич плодотворно занимался рационализаторской работой. Немало нового он привнес в механизацию процессов метростроения.

## УМ – ХОРОШО, А ДВА – ЛУЧШЕ!

Рационализаторские предложения – это отдельная страница истории нашей страны и конкретно истории УМа. Нередко рабочие, как гармонию алгебры, практикой проверяющие теорию, вносили рацпредложения, приносящие существенную экономическую выгоду. Вот небольшая заметка «Передовые бригады», опубликованная в газете «Ленинградское метро» от 14 августа 1954 года. В ней говорится о передовой бригаде **Алексея Алексеевича Щучкина**, работавшей на строительстве станции «Кировский завод»:



«На ремонте щитового оборудования она внедрила ряд рационализаторских предложений. В их числе приспособления для разборки щитовых домкратов с помощью ручной лебедки, шлифовка щитовых домкратов. Эти приспособления разработаны т. Щучкиным в содружестве с заместителем начальника КЭММРа т. Солдатовым. Недавно т. Щучкин разработал новое приспособление для шлифовки штаниги руки тьюбингоукладчика на сверлильном станке. Внедрение этого предложения дает около 15 тысяч рублей экономии».

– Хорошо помню Алексея Алексеевича, – говорит инженер ПТО УМа Наталья Маратовна Тузина. – Хочу сказать, что и в конце 1970-х годов, когда я сюда пришла работать, и в 1980-е рационализаторство было в почете. Рабочие и ИТР часто вносили очень дельные предложения по усовершенствованию внедряемых механизмов.

– Рабочий класс не обижали, это была основа материальной базы страны, – добавляет ветеран Метростроя, инженер-изобретатель **Вячеслав Георгиевич Иванов**. – Тесное сотрудничество проектировщиков с производственниками дало хорошие результаты. За семидесятилетний период существования УМа было спроектировано и изготовлено большое количество машин и механизмов для сооружения подземных выработок. Среди них УТМ, БТУ, УБР, укладчики для установки колонн и ригелей на станциях колонного типа, четырехосные платформы, вагонетки. Особо хотел бы отметить агрегат АСК-1 для строительства подземной станции бесосадочным методом с опережающей крепью из бетона. Он применялся на строительстве «Адмиралтейской» и дал отличный результат. Здесь всегда был сплоченный, дружный и технически грамотный коллектив.



– Это был человек фантастически грамотный в технике. Потрясающий, незаменимый работник!

## ГЛАВНОЕ – ЛЮДИ!

**Валентина Викторовна Устимова**, с 1978 года работавшая ведущим специалистом отдела кадров УМа, прекрасно помнит, как к бригадиру механосборочных работ **Ф.С. Арсентьеву** ходили инженеры с чертежами, и он давал ценные советы.

– Это был человек фантастически грамотный в технике. Потрясающий, незаменимый работник!

Наша история



Валентина Викторовна с теплотой говорит о многих, с кем была знакома не только по карточке учета кадров – о слесаре-механике Викторе Тимофеевиче Куликове; об



Агриппине Климовне Шатовой, которая во время ВОВ была бойцом МПВО, а в УМе работала кладовщицей и была активной общественницей; о Клавдии Павловне Ладыгиной, работавшей машинистом компрессорных установок, тоже ветеране войны, прошедшей ее в партизанском отряде; о строителях Дороги жизни Ольге Александровне Тумановой и



Андрее Васильевиче Старкове. Ольга Александровна работала обходчицей кабельных трасс, а Андрей Васильевич – машинистом экскаватора. За добросовестный труд и успешное освоение новой техники А.В. Старкова в 1966 году наградили орденом Ленина – высшей государственной наградой.

Сергей Федорович Соловьев по прозвищу «Трубка», который в войну был командиром торпедного катера, а после войны долго работал на монтажном участке, по словам В.В. Устимовой, относился к той породе людей, которые знают свое дело от и до и могут работать сутками.

– А Субботин Иван Иванович?! – продолжает Валентина Викторовна. – Вот тоже потрясающий человек! Машинист крана. Более спокойного человека я не видела никогда. И как специалист – высочайшего класса. Его все называли Иваном Ивановичем – никак иначе. Если давалось какое-то задание – можно было не сомневаться, что все будет выполнено идеально, потому что это был идеальный машинист. А кран свой любил, как близкого человека. Когда в начале 1980-х годов эту двадцатипяти-тонную машину списывали, он стоял и плакал. Незадолго до этого он его починил, покрасил. Но ничего нельзя было сделать – кран выработал свой ресурс.

Да, такое отношение к технике – случай редчайший, однако уважительное отношение к ней присуще только хорошим работникам, а таких в УМе за его семидесятилетнюю историю – подавляющее большинство. И совсем неслучайны в Метрострое вообще и в УМе, в частности, семейные династии: Тихомировы, Смирновы, Лепины, Кудрины... Разве можно в одной статье всех перечислить?

Знаковой фигурой предприятия был Владимир Григорьевич Батурич. С марта 1981 года до последних дней жизни в 2002 году он возглавлял Управление механизации.

По воспоминаниям его коллег, Владимира Григорьевича отличало творческое отношение к делу, техническая эрудиция, на какой бы должности он ни работал. И, что

немаловажно, чуткое и внимательное отношение к людям. Во всех станциях питерской подземки, введенных в строй после 1972 года, есть частица его труда.

За многолетний добросовестный труд на строительстве метро в нашем городе он награжден медалью ВДНХ, за большой вклад в развитие транспортного строительства ему вручен знак «Почетный транспортный строитель» Министерства транспортного строительства.



ВРЕМЕНА НЕ ВЫБИРАЮТ

Руководить УМом Владимиру Багурину довелось в очень трудное время, правильное сказать, в безвременье 1990-х. Но он делал все, что мог. И во все годы существования УМа его работники прикладывали максимум усилий, как бы это громко ни звучало, во имя города.

Вот как вспоминают о родном предприятии знаменитые УМовцы.

Токарь-универсал Виктор Яковлевич Исаев: «Я попал в механические мастерские Ленметростроя, тогдашний КЭММР, в 1947 году, сразу после окончания



ремесленного училища. А до этого – война, блокада, эвакуация, детский дом и возвращение в родной Ленинград в конце войны. Помню, как мы обживали эту площадку, находившуюся тогда почти на окраине города. Дисциплина была железная, работали по три смены в день, в том числе и в ночную. Цех – холодный, без горячей и даже холодной воды. После смены помоешь руки соляркой и так едешь домой, в общежитие, через

весь город. В 16–17 лет мы уже поняли, что такое заработать себе на хлеб. По специальности я токарь, но проблем у нас возникало не меньше, чем у тех, кто работал под землей.



Особенно тяжело было с металлом. Материал для заготовок мы зачастую искали на свалке Вторчермета, которая находилась поблизости. Время было послевоенное, и туда часто привозили разбитую немецкую технику – танки,

пушки, минометы и т.д. Мы резали ее на болванки и из этого металла точили необходимые детали. После службы в армии я вновь вернулся в свой коллектив и более тридцати лет отработал токарем».

Бригадир Сергей Федорович Дубравин:

«В 1950 году, сразу же после демобилизации из армии я приехал в Ленинград и устроился на работу в КЭММР. Начинать пришлось на очень трудном участке – на станции «Кировский завод». Лишь через год, уже на станцию «Нарвская», пришел первый ручной механический щит. Наш, ленинградский, сделанный на питерских заводах. Как мы тогда радовались этому нехитрому механизму, здорово облегчившему наш тяжелый труд. Но все равно, первая очередь далась очень нелегко: не было еще опыта, хорошей техники.

Да и позднее проходка не везде шла гладко. Так, на участке между станциями «Площадь Восстания» и «Чернышевская», мы наткнулись на подземное озеро, так называемый Ковенский размыв. Работа велась в кессоне, в очень сложных условиях. Постоянно попадались камни-валуны, которые не проходили в клеть. Их приходилось либо взрывать, либо закапывать на месте. До сих пор помню всех ребят из своей бригады слесарей-монтажников: Лепина, Забродина, Антонова, Никитина. Все мы были тогда молодые, здоровые парни... На пенсию я ушел в 1986 году, но успел поработать и на новых станциях – «Удельная», «Девяткино», «Рыбацкое». Хотелось бы, чтобы сегодняшние метростроевцы не забывали своей истории, не пасовали перед трудностями, ведь нам тоже было нелегко».



ПРОДОЛЖАЙТЕ СЛАВНУЮ ИСТОРИЮ

Последние слова Дубравина – своеобразный завет нынешнему поколению УМовцев, чья рабочая прописка – дом 39 по улице Маршала Говорова.

Леонида Александровича Говорова по праву называют маршалом Ленинградской победы. Метростроевцы добывали эту победу на Лужском рубеже и на Ладоге, а после войны пробивали путь будущему метро в тяжелых породах.



Маршал Говоров не дожид до открытия ленинградского метро восьми месяцев. Перед смертью он продиктовал сыну письмо советскому правительству. Оно заканчивалось словами: «Я должен был сделать больше, но сделал, что успел, что смог».

Под этими словами, думается, подписался бы каждый из метростроевцев, чье имя вписано в анналы истории ленинградского-петербургского метро, независимо от должности, которую человек занимал или занимает сейчас.

И все же завершить этот материал хочется словами Николая Михайловича Филиппова, сказанными им в 28-ю годовщину полного снятия блокады Ленинграда. Они приведены в статье «Память сердца» в газете «Ленинградский метростроитель» от 8 февраля 1972 года:

«Трудно рассказать, с какой жадной творчества после войны мы взялись за строительство метро.

Несмотря на трудные условия, метростроевцы постоянно искали новое, смело шли непроторенными дорогами. Именно у нас родился механизированный щит – работа, отмеченная Государственной премией.

Сейчас ветераны передают свой опыт будущим поколениям метростроителей и говорят им: «Любите наш коллектив, как любили мы его, отдавайте ему все самое лучшее, продолжайте его славную историю».



Монтажники 1950-х гг. Крайний справа – Г.В. Ленин



## РАБОЧИЙ ХАРАКТЕР

Геннадий Владимирович Лепин слывет в УМе легендой. И это неудивительно. Удивительно другое – то, как он попал на работу в Ленметрострой. После окончания ремесленного училища в 1949 году он оказался на заводе имени М.И. Калинина, и вдруг пришла разнарядка: направить десять человек на строительство ленинградского метро.

вода мола залить тоннели до «Площади Ленина». Надо было закрепить стенку так, чтобы она все выдержала. А тут трубы кончились. Я вспомнил, что неподалеку от «Лесной» на шахте были трубы 219 миллиметров. Говорю: «Давайте, тащите сюда!». И вот, ночью погрузчиком по Лесному проспекту с грохотом тянули эти трубы. Никто не получил ни травмы, ни царапины – работу выполнили. Пришла комиссия, спрашивают меня: «Как строили?» – «Как в школе учили, – говорю. – По сопромату. – Выдержат? – Выдержат».

Геологи сказали, что стенка простоят двадцать лет. Так и вышло. Дисциплина была железная. Порядок был. Вот так. Единственное, что могу добавить, что за годы работы у меня выработалось чутье на чужих людей. Когда такие приходили устраиваться, я их буквально считывал и советовал не брать на работу.

– Это правда, – прокомментировала последние слова Геннадия Владимировича Валентина Викторовна Устимова, многие годы работавшая в Управлении механизации инспектором отдела кадров. – Были случаи, когда он предупреждал, что на работу просится человек случайный, что он здесь не задержится. Так и происходило. Чужие своими не становились. А вообще Геннадий Владимирович – удивительно отзывчивый и скромный человек. Оттого и не любит говорить о своих заслугах, а они – в его делах. Лепин технику и оборудование знал в совершенстве. Он мог определить на глазок поломку и методы исправления. Ему Валерий Дмитриевич Кузнецов на сто процентов доверял.

– Меня судьба свела с Геннадием Владимировичем, когда он был уже в солидном возрасте и работал в УМе контролером-приемщиком, – добавляет начальник ОГМ – главный механик Управления Павел Колпаков. – Он знал каждую техническую единицу оборудования, поскольку буквально все проходило через его руки. К нему обращались все: Геннадий Владимирович был бесплатным справочным бюро. Она давал любую консультацию по применению того или иного механизма. Работать с ним было легко: он учил, воспитывал, оказывал каждому всестороннюю поддержку.

Любой человек, даже не разбирающийся в технике, знает, что без монтажников техника – гора железа, а работать на монтаже оборудования приходилось в очень жесткие и сжатые сроки. Например, нормативный срок сборки ясиноватского щита составлял двадцать суток. Ни разу не было случая, чтобы монтажники не уложились в срок.

– Моей особой заслугой тут нет, – говорит Геннадий Владимирович. – Просто у нас всегда был хороший коллектив. И руководство грамотное. Каждый на своем месте.

Геннадий Владимирович проработал в УМе до 2014 года, то есть, отдал родному предприятию 65 лет жизни. Сегодня ветеран на заслуженном отдыхе. Мы желаем ему здоровья, здоровья и еще раз здоровья!

Молодой парень попал в эту почетную десятку. И тут – казус! Врач, который должен был засвидетельствовать пригодность Геннадия к работе в подземных шахтах, забраковала его в виду недостаточного физического развития. Расстроенному юноше помогли товарищи.

– Где наша не пропадала, – ухмыльнулись они и посоветовали сложить бумажку и оторвать ту часть, где написано о запрете на работу по строительству ленинградской подземки.

Он так и сделал. Вскоре его зачислили в КЭММР, и он оказался на строительстве станции «Нарвская», в бригаде Сергея Федоровича Дубравина. Его первая должность – слесарь-монтажник. Затем была служба на флоте и учеба в ЛИИЖТе им. В.Н. Образцова, возвращение в родной коллектив.

Вся жизнь Геннадия Владимировича связана с механизмами: он работал начальником смены подземных проходческих механизмов на монтажном участке, начальником участка проката горнопроходческих машин и механизмов, сменным механиком на подземных работах на монтажном участке.

В его домашней коллекции – большая папка с благодарностями и грамотами. Обратите внимание на одну из них: «За активное участие в скоростной проходке и достижение нового рекорда – сооружение 1070 погонных метров тоннеля за месяц на IV участке Московско-Петроградской линии Ленинградского метрополитена имени В.И. Ленина».

Эта грамота выдана в 1979 году и подписана тогдашним начальником Ленметростроя Г.А. Федоровым.

Прошу рассказать Геннадия Владимировича об этом. Но разговорить его оказывается задачей почти неразрешимой. Дело не в возрасте, а в его скромности.

– Было трудно?

– Было.

– А как преодолевали трудности?

– Работой и только работой. Вообще мы ни трудностей, ни опасностей не боялись. Когда при строительстве «Горьковской» под Невой остановился щит на глубине более десяти метров – ремонтировали его в кессоне. Опасно? Опасно. Потому что, если вода прорвется, – это мгновенная смерть. Но надо – значит, надо. Как говорится, «партия сказала: «Надо», комсомол ответил: «Есть». Мы работали столько, сколько требовалось.

– Может, все же расскажете самую памятную историю?

– Тогда расскажу про «Размыв». Довелось строить перемышку на «Лесной». Двое суток не выходил на поверхность, отступать было некуда,

## МОИ ВОСЬМИДЕСЯТЫЕ

Из сегодняшнего далека я, возможно, нарушаю общепринятую историческую оценку тех лет. В наше время восьмидесятые считаются черной полосой, эпохой крушения надежд.

Моя же профессиональная и общественная жизнь достигла, наоборот, самого большого накала именно в восьмидесятые, когда станции еще строились, когда остро требовалась отремонтированная горнопроходческая техника, когда все службы и участки Управления механизации были «под завязку» загружены работой.



До армии я закончил техникум и получил специальность техник-электрик. После службы, почти 40 лет назад, в августе 1977 года устроился на работу в КЭПРО Ленметростроя. Принимал меня Владимир Васильевич Голубев, исполняющий обязанности начальника КЭПРО, потому что «сам» – Николай Михайлович Филиппов – был в отпуске. Мне предложили работать на монтажном или ремонтном участке. Но я собирался учиться на вечернем отделении института и сменная работа меня не устраивала. Пошел работать на участок плано-предупредительного ремонта. Начальником участка в то время был Леонид Иванович Воронин. Это был очень спокойный, рассудительный человек, умевший поладить и с рабочими, и со смежниками из КЭПРО и других строительных организаций – СМУ.

Работы в то время было просто невпроворот, укладчики ремонтировались один за другим, да и другая техника шла потоком. Нужно было очень грамотно расставить людей и организовать работу. Если кто помнит, перед Метростроем тех лет стояла задача: сделать каждый год годом пуска. Коллектив участка под руководством Л.И. Воронина справлялся со всеми задачами.

В то время на участке были очень неплохие специалисты. К примеру, Федор Семенович Арсентьев, ветеран ВОВ, бригадир слесарей механосборочных работ. Очень грамотный слесарь, умевший разобраться со сложными чертежами, но если нужно, Федор Семенович мог собрать любую металлоконструкцию и безо всяких чертежей. В то время не было плазменной резки и других современных станков, были гильотинные ножницы да ручные резачки, а металл перерабатывался тоннами.

Хочется вспомнить бригадиров слесарей-ремонтников Евгения Матвеевича Кузнецова и Михаила Павловича Спирина. Это были люди с огромным опытом работы, участвовавшие в ремонтах и изготовлении практически всех механизмов, нужных для строительства тоннелей метро. Не только сами работали, но и учили молодежь. Со временем классным специалистом и крепким бригадиром стал Борис Николаевич Дворяткин. Грамотными станочниками были токарь Виктор Яковлевич Исаев и Валентин Васильевич Кудрин, на фрезерных станках работал Сергей Сергеевич Скворцов. Руководил станочниками «механик от бога» Владимир Васильевич Соловьев. Впоследствии он работал начальником ремонтного участка.

После преобразования КЭПРО в Управление механизации ремонтный участок и участок проката оборудования были объединены, и мы стали работать совместно.

Стоило бы вспомнить особо, по-своему уникальных контролеров-приемщиков: Всеволода Валерьяновича Бендебери, Виктора Тимофеевича Куликова, Геннадия Владимировича Лепина. Они очень хорошо разбирались в нашей метростроевской технике, и у них всегда можно было получить грамотный совет.

В цеху также трудились замечательные работники – крановщицы Вера Михайловна Котова и Прасковья Ивановна Посохина, электросварщик Виктор Петрович Чекашкин, электромонтер Валентин Васильевич Анисимов.

Кого-то из них уже нет с нами, но кто-то здравствует до сих пор. Здоровья им и благополучия.

Ну а тех, кого нет, знавшие их будут всегда поминать добрым словом.

Начальник УЭиРГПО А.Н. Фомич

## ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ БАХТИН, главный механик ЗАО «АТП Метростроя», ветеран Метростроя

Подвожу итог работы с 1973 года! Смело говорю: УМ – это техническая элита Метростроя, специалисты высшего класса! Ни одна стройка не обходится без техники, ни один метр тоннеля. Они все освоили, смонтировали своими руками, иногда без рукавиц, запустили в работу! Люди и механизмы, как одно целое – не разорвать – работают на проходку.

А про наладочную группу? Со дня зарождения Метростроя была острейшая необходимость ее создания! Как нежный цветок она росла и расширялась – превратилась в букет Метростроя! Теперь это символ! Это мозг! Созданная из наладчиков для автоматизированных электроприводов, она родила группу монтажа и наладки гидроавтоматики, а совсем недавно и бригаду компьютерщиков. Наладчиков УМа знают все в лицо! Наши монтажники и наладчики, как самостоятельные, так и в командировках на другие СМУ, работали на всех пусковых участках!

При восстановлении Размыва в 1974 году я работал на монтаже металлообделки тоннелей. В бригаде В.Р. Левичика на станции «Пл. Александра Невского-2» монтировал мраморные панели, там же с бригадой В.К. Марчука крепил настенную чешую. На «Лиговской пр.» под руководством сменного инженера СМУ-9

Л.Г. Половинко устанавливал и подключал светильники. На «Сенной» в 1991 году наладочная группа смонтировала СТП и подплатформенные щитовые, в которых вновь в 2007 заменили электрооборудование. На станции «Старая Деревня» в 1998 году выполнили весь подплатформенный и надплатформенный электромонтаж. В 1999–2004 годах обеспечивали проходку Размыва, и самое главное, полный монтаж и наладку системы мониторинга состояния тоннелей при эксплуатации.

Друзей и коллег монтажников, наладчиков поздравляю с праздником! Хорошей вам зарплатой! Моего оптимизма!

И соблюдайте безопасность! Она даст вам здоровье!

ВСЕГДА ВАШ,  
ИЛЬИЧ

Март 2017 года

**Большое интервью**

# Валерий Кузнецов:

## «ДЕРЖАТЬ ПОРОХ СУХИМ!»


**В НИЖНЕЙ ТОЧКЕ ПАДЕНИЯ**

За двадцать с лишним лет грань времен стирается, я помню многих из перестроечного десятилетия, а вот дат их уходов из УМа – не помню. В те мрачные времена от нас ушло очень много хороших людей. В 90-х работы не было никакой, любая халтура была на вес золота. Людей приходилось сокращать, нас становились все меньше. Люди и сами уходили под разными предлогами. На деле причина была одна: нет работы и нет зарплаты. Да и предприятия, в сущности, нет, одно название. Не правильно все это было, не логично. Поддались всеобщему желанию разрушать, а не строить. Сколько было выступлений, митингов, поломанных копий! Читаешь подшивку газеты тех лет и диву даешься, каким несурзным и скандальным выглядит этот переход к другому «счастью». Какие невосполнимые потери, какой поток разочарований, проклятий, искалеченных судеб...

Поверили в чьи-то планы громадь. А планы-то чужие оказались для нас бедой.

Мне кажется, что период этой неустойчивости, в сущности, еще не закончился, он продолжается. Да и закончится ли когда-нибудь? С трудом преодолев нижнюю точку падения, мы стоим на вершине холма и обозреваем ровное, но отнюдь не безмятежное плато. Что впереди? Новый спуск или сияющая вершина?

Валерий Дмитриевич Кузнецов про Управление механизации знает все и даже больше. Если бы не ограниченность газетного листа и вечный дефицит времени директора УМа, с его слов можно было бы написать целый трактат, например, о системе и хаосе на производстве. Увы, пока у «Метростроителя» нет такой возможности. Зато мы можем вместе с этим глубоким и несуетным человеком буквально за час заглянуть в прошлое, оценить настоящее и коснуться будущего.

**БЕЗ НАДЕЖДЫ – ТРУДНО**

О том, что мы все-таки выжили, мне в 2002 году сообщил в общем-то посторонний человек, Заслуженный изобретатель РСФСР, Сергей Николаевич Панарин. За разработку и внедрение армоцементных пространственных конструкций в Ленинграде и в других городах страны в 1981 году Сергею Николаевичу была присуждена Премия Совета Министров.

А в 2002–2005 годах Панарин внедрял свою технологию изготовления теплых стеновых панелей из полистиролбетона на Гатчинском ДСК. В 2005 году технологическая линия по производству этих панелей была введена в строй.

Панарин заказал нам не очень сложную установку, мы ее сделали, потом еще одну. Однажды приехал весной, в апреле 2002 года, прошелся по территории и сказал: «А нижнюю точку падения вы прошли!» Я спросил, почему он так думает?

– Потому что люди трудятся и получают за это зарплату...

И действительно, в тот период мы воспрянули духом. Не было еще никаких сверхсовременных установок, супер-машин, станков и ремонтного оборудования, мы по-прежнему эксплуатировали то, что осталось со времен Советского Союза. Зато появилась надежда!

Вокруг что-то происходило. Определялись цели, страна становилась страной. Да, многое еще продолжало разрушаться и исчезать навсегда, что-то разрушается и сейчас. Но в целом было очевидно: появилась стратегия и перспектива. Мы отремонтировали цех, навели порядок, вернули дисциплину, пошла полная рабочая неделя.

Без надежды трудно. Метрострою надежду вернул Александров. В те тяжелейшие времена он бился как лев, чтобы Метрострою жить и строить метро. Самое важное для него было тогда «разморозить» строительство подземки. И он это сделал. Появились отдельные «веточки», редкие станции, но это позволило смелее смотреть в настоящее. Метро необходимо, а значит, мы востребованы. Если труд наш востребован – значит, мы на коне!

Первые станции тех лет... Наконец-то достроили «Спортивную», потом построили «Чкаловскую», потом «Крестовский остров». На больших перегонах к этой станции УМовцы занимались тоннельным водопроводом и водоотливом, а на поверхности – вентиляцией и системами отопления. Это была уже большая, настоящая работа. И мы радовались ей как дети!

**РАЗ ТАК, ТОГДА МЫ САМИ!**

В этот период стала оформляться новая структурная схема подразделений Управления механизации. Но сна-

чала это было лишь небольшое «ядрышко» из оставшихся людей. Встать с колен оказалось не так-то просто. Потому что в нашем мире все взаимосвязано, и хорошее, и плохое. Все заводы парализованы, ничего не производится, горного оборудования нет. Ленметрогипротранс, он-то проектирует, на бумаге возникают новые выработки, станции, перегоны, целые подземные комплексы. Они требуют современных горных машин, рабочего оборудования, проходческих механизмов. А где их взять?

И вот, раз некому заказать, мы начинаем сами изготавливать эти механизмы. Это оказалось действительно здорово. Остались специалисты, есть база – мы сохранили ее, ничего не разрушили. Никто не растащил ее на куски, не создал частных предприятий. Теоретически такой вариант был: все «распилить на семь». Семь бухгалтерий, семь складов, семь охран, семь директоров. Каждый выплывал бы сам. Но ничего подобного: такие однодневки на наших глазах захлебывались и тонули. Слава богу, Александров принял единственно правильное решение: Управление механизации останется филиалом Метростроя.

Мы делали горные машины под конкретные строительные объекты. Лишних денег не было ни копейки, поэтому ничего абстрактного, только самое необходимое. Проводили бесчисленное количество испытаний. И представьте, все созданные или модернизированные нами механизмы оказались востребованы! Верой и правдой служат до сих пор.

Подвижной состав в Метрострое к тому моменту был практически выработан. Начали изготавливать вагонетки, тюбинговозки, бетоновозки. И по сей день у нас их хватает, причем, более качественных, чем с почившего в бозе завода на Украине. Продумав стратегию, мы изменили практически все производственные операции. Вместо литья пошла штамповка, вместо гнутых сварных изделий – литье, вместо штамповки и сварки – ковка и т.д. Наши узлы и детали стали на порядок надежней заводских. Восстановили кузницу, купили металлообрабатывающие станки – фрезерные, токарные. В 2002–2008 годы была приобретена установка для плазменной резки, она мгновенно улучшила производительность и качество нашей работы.

**ЧУВСТВО МОМЕНТА**

Но мир горных машин преобразается очень быстро: как на дрожжах появлялись новые технологии, новое гидравлическое и электрооборудование. О, это был интересный момент! И мы его не упустили.

Крепко взялись за «нулевой цикл»: приобрели (и не ошиблись с выбором!) машины фирмы Бауэр для строительства «стены в грунте», для изготовления буросекучих и

**Горячий март**

# МОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ МАРТА. КОРОТКО И КОНКРЕТНО



**В.Н. КУПОРОВ**  
инженер-механик,  
ветеран Метростроя

**ШАХТА 467. Демонтажная камера горнопроходческого комплекса S-782 (исполнитель ЗАО «Управление-10 Метростроя»):**

- 17 марта после ремонта завершён монтаж укладчика ТУ-5.
- 23 марта смонтирован тоннельный блокоукладчик БТУ для выработок малой протяженности.

Работы выполнялись в две смены под контролем инженера монтажного участка В.А. Кучерова бригадами Е.В. Шибаленкова и Г.А. Воронцова. Электромонтажники-наладчики – В.Ю. Смирнов, А.С. Дивнич.

**ШАХТА 622**

- 22 марта выполнен ремонт и монтаж тюбингоукладчика УТ-3 (проходку ведет Семнадцатое управление). На монтаже работала бригада Г.А. Воронцова под контролем инженера УМа А.И. Парая. Электромонтаж – В.Ю. Смирнов и А.С. Дивнич.

**ШАХТА 574 (станция «Театральная», ответственный подрядчик СМУ-11)**

- 20 марта наладочной группой монтажного участка УМа (А.Я. Попков, А.В. Курпоров, А.А. Денисов, Н.Е. Степаненко, А.А. Цветков) выполнен монтаж подъемной машины строящегося горного комплекса. Наладочные работы завершаются 31 марта.

**ШАХТА 842 (станция «Казаковская»)**

- На строительстве горного комплекса продолжается монтаж подъемной машины 2ц2х1,1.

**ШАХТА 625 (вентствол за станцией «Проспект Славы», ответственный подрядчик СМУ-13)**

- 27 марта бригада электромонтажников Управления механизации В.Ю. Смирнов, А.В. Чвилев, А.С. Дивнич завершили демонтаж электрооборудования шахтной подъемной машины.

**ШАХТА 844 (станция «Путиловская», ответственный подрядчик ЗАО «Метроподземстрой»)**

- 31 марта на строительной площадке будущей станции «Путиловская» Красносельско-Калининской линии, по готовности фундамента, стартует монтаж подъемной машины.

**ШАХТА 467 (ответственный подрядчик ЗАО «Управление №10 Метростроя»)**

- 28 марта специалисты монтажного участка УМа приступили к демонтажу горнопроходческого комплекса КТ1-5,6. Демонтаж конструкции, доставку к стволу

## Большое интервью

бурунабивных свай и струйной цементации. Начиная с «Обводного канала», где впервые обурили стартовый котлован и до последнего объекта, где поставили «стену в грунте» на «Новокрестовской», все наши проекты оказались удачными!

Достойные «стены в грунте» получились и на «Туристской», и на «Новокрестовской». Никогда заказчик не имел к нам претензий. В конце 2016 года мы обурили четыре ствола методом буросекущих свай на Красносельско-Калининской линии. Сейчас там всю пошла проходка. Дашь новую линию, уважаемый КРТИ!

Ни одно строительство не может вестись без электроэнергии. Постоянное электроснабжение – наша ахиллесова пята. Поэтому появились мощные автономные электростанции. В этот же период приобретается щит для строительства наклонного хода. С ним мы построили наклоны «Обводного канала», «Адмиралтейской» и «Сенной пощади». Кстати, в Москве такого щита хватило только на один. А мы рассчитываем построить и четвертый. Потому что подходим к проходке рачительно, экономно и с сознанием дела.

Безусловно, определяющим фактором обновления нашего предприятия была и остается всесторонняя, горячая поддержка Вадима Александрова.

## ...И НЕМНОГО ВЕЗЕНИЯ

В 2000 году нам еще и здорово повезло. После «Размыва» мы продолжали строить обходные тоннели к «Площади Мужества» в подрядчиках у итальянско-шведской фирмы Импреджило/НСС. Покидая наш туманный и прохладный город, итальянцы по-быстрому рассчитались очень полезной техникой. Нам достались мостовые краны, 340-тонный кран «Готвальд», экскаваторы и т.д. Получив все это богатство, мы здорово приподнялись: это был уже полноценный старт в новую реальность. С этого момента мы начали активно приобретать импортную технику. Вообще, в тот период все, что удавалось заработать, вкладывалось в производство. Это был радостный период нашей истории, мы радовались всему: новым машинам, станкам, новым технологиям, новым строительным объектам. До 2011 года шло активное, поступательное развитие. Потом активность пошла на спад. Может быть, мы уже всего достигли? Покончили с «эволюцией»? Отказываюсь в это верить.

## ВООРУЖЕН – ЗНАЧИТ ВООРУЖЕН

Как бы то ни было, наше техническое вооружение позволяет сохранять позиции лидера в подземном строительстве. По парку горнопроходческой техники в Петербурге нет компании мощнее и представительнее нашей.

В Метрострое восемь горнопроходческих щитов. Ясиноватские щиты можно было бы с успехом модернизировать на базе современной гидравлики и электрики. Тульский гидравлический щит пора подвергнуть испытаниям в горной выработке. Горнопроходческий комплекс для проходки двухпутных тоннелей сейчас в самой горячей точке – на проходке «Новокрестовская» – «Приморская». Щит для прокладки наклонных ходов ждет своего хода. Есть два щита для микротоннелирования. В маленьком Петербурге такого количества проходческой техники с избытком хватит для любой работы.

Наши щиты все сборные, а импортные – сборные плюс сваренные. Режущий орган такого монстра весит 150 тонн. Как его демонтировать? Никак, только резать. Поэтому мы начали использовать новые технологии алмазной резки. Считаю, что освоение алмазной резки в тяжелых полевых условиях – одно из самых передо-

вых наших достижений. В сущности, мы первые начали резать щиты с помощью алмазных дисков, немцы только удивленно снимали на видео. Ведь сами режут угольными электродами. После такой резки щит можно отвезти во Вторчермет...

## КОЛЛЕКТИВНАЯ ПОРУКА

На фоне глобальных технических преобразований назрела необходимость обновлять и усиливать структурные подразделения УМа.

Появилась пропорциональная гидравлика. Новые гидравлические машины – настоящая революция в подземном строительстве. Наш ответ – создаем группу наладчиков-гидравликов именно этого направления.

Проходческая техника обрастает электроникой, значит потребовалась соответствующая наладочная группа: создаем группу инженеров электронщиков и программистов. Сегодня эта группа востребована на площадках на все 100%! Электротехника, сложные системы автоматики, специальное программирование, базы интегральных схем, прикладные диагностические программы – добро пожаловать в новый мир! Но молодой инженер УМа – это не универсальный солдат. Эти талантливые и амбициозные молодые люди гармонично дополняют и обучают друг друга.

Такая история. В конце 2016 года на проходке участка «Беговая» – «Новокрестовская» вышел из строя главный компьютер комплекса. Вызвать представителей поставщика и униженно ждать, теряя драгоценные дни и недели? Наши электронщики решили задачу за 6,5 часов. Кончится дело тем, что мы будем программировать сами, откажемся от дойчленд-программ и сделаем что-то свое. Возьмите тульский щит: в нем уже отечественная программа!

## НА КУХНЕ ЛАБОРАТОРИЙ

Жизнь потребовала создания экспериментальных и диагностических лабораторий. Например, сварка – это отдельный мир специфических знаний, информации и технологий. В советское время он был освоен вроде бы широко, но слабо. В настоящее время строятся объекты, создаются машины и механизмы, требующие супер качества сварочных работ. В ответ на требование времени мы создали специализированный сварочный участок. К участку добавили лабораторию диагностики и оценки качества сварки, состояния готовых металлоконструкций методом неразрушающего контроля. Много лет ее возглавлял Виктор Веселов и только в этом году передал свое детище более молодому сотруднику, Сергею Сысову. Честь, хвала и благодарность Виктору: он создал лабораторию, в которой существуют все современные способы диагностики кроме, разве что, рентгена. Лаборатория укомплектована штатными специалистами высокого уровня. Представьте себе, четыре месяца подряд контролеры с ЛАЭС-2 ездили к нам в лабораторию сварки как к себе домой, пока не убедились, что наши диагностики на порядок выше, чем у них. Только тогда оставили в покое производство сварочных работ на станции и наблюдали со стороны. Кстати, на втором реакторе они так и не смогли приблизиться к качеству сварки балок, которые мы могли бы сварить за три месяца.

С некоторых пор наш участок шахтных установок должен обслуживать кабельные трассы и основные защитные средства. Пришлось получать лицензии и закупать специальное оборудование, оснащать электротехническую лабораторию. Сегодня мы можем испытывать защитные средства, материалы и кабельные трассы, искать, находить и устранять опасные повреждения.

Есть у нас и строительная лаборатория, совершенно необходимая на конкретных этапах работ. Например, как только пошла проходка двухпутного тоннеля, потребовался контроль качества тампонажного раствора. Сегодня мы в этой лаборатории успешно проводим плановые диагностические проверки и тампонажного раствора, и бетонных смесей.

Получается, что Управление механизации сегодня – это продвинутый контролер качества наиболее сложных, наукоемких и узкоспециальных работ!

А мир, оказывается, не так уж и велик. Чтобы найти толкового специалиста, нужно просто больше общаться. Например, начальника строительной лаборатории мне порекомендовал директор Мордовцемент...

## МЫ – ЛЮДИ СИСТЕМЫ

В Управлении механизации работают люди, которые сегодня осуществляют свою деятельность не хаотично, а системно. Если система работает – значит, работает и производство, и строительство, и контроль. Если система не работает – значит, нет ни того, ни другого, ни третьего. Вообще любое крепкое производство – это прежде всего СИСТЕМА. В этом весь смысл. Я, например, человек системы, имя которой – МЕТРОСТРОЙ. И горжусь этим. Ее сохранил и выпестовал Вадим Николаевич Александров. В свою очередь, для управления системой УМа используются свои надежные и отработанные годами способы и методы. Изучайте науку управления и постигайте системный принцип производственной деятельности! Но помните при этом, что человек должен чувствовать себя не винтом, не гайкой, а личностью. Он должен быть нужен предприятию, а значит, и защищен им. Кстати о защищенности. Многие начинают ощущать эту самую защищенность только тогда, когда покидают систему, не оценив, не осознав всех ее преимуществ. Построить систему сложно, а вот разрушить – легко. Но зачем? Зачем разрушать грамотно построенную, эффективно работающую и необходимую городу мощную строительную организацию, единственную в своем роде?

## О БУДУЩЕМ

Как бы мы ни старались, будущее нашего предприятия лежит в прямой зависимости от отношения к нему городских властей и собственников. Что они хотят видеть: процветающее производство или груду металлолома? Много зависит и от масштаба задач, которые в дальнейшем будут ставиться перед метростроителями Петербурга. Если метростроение начнет сворачиваться, если острая необходимость в развитии подземных артерий Северной столицы будет недооцениваться чиновниками, это бумерангом отразится на судьбе Управления механизации. Безусловно, многое зависит и от позиции Москвы-столицы: что хотят видеть в Петербурге сильные мира сего? Мощную подземную инфраструктуру или долгострой? Жаль, но в будущее заглянуть невозможно. Так не лучше ли незамедлительно и профессионально реагировать на требования настоящего времени? Последовательно ставить задачи и в совершенстве их выполнять?

И помнить, что строительство метро никогда не было и не будет быстро окупаемым бизнесом. Сию минуту в многотрудном этом деле барыш не получишь. Надо набраться терпения и вкладывать в средства производства. Инвестировать в развитие! Причем останавливаться нельзя ни на год: подземное строительство требует постоянного обновления технологий, замены устаревшего оборудования. И искать, всегда искать перспективу роста.

и выдачу на поверхность выполняют бригады монтажников Е.В. Шибаленкова и Г.А. Воронцова под руководством сменного инженера В.А. Кучерова. В дальнейшем предстоит транспортировка КТ1-5,6 на шахту 574.

## Участок эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования

• Изготовлены и переданы на шахты 574 (станция «Театральная») и 842 (станция «Казаковская») комплекты оборудования: шахтные клетки горного комплекса, толкатели, опрокиды шахтных вагонеток, направляющие шкивы подъемных канатов.

## Участок эксплуатации шахтных энергоустановок и компрессорных станций

• Для обеспечения электроснабжения строительства станции «Театральная» под руководством начальника участка Сергея Пьянзова бригадой электромонтажников В. Лосева ведется прокладка высоковольтного кабеля общей протяженностью 2,5 км. Масштабная работа с многочисленными переходами верхнего свода тоннеля и обходами эвакуационных сбоек выполняется в ночное окно.



Наладочная группа УМа сдает наладку подземной машины на станции «Театральная»

Наш репортаж

# МЕХЦЕХ РАБОТАЕТ ОТЛИЧНО,



**Александр Николаевич Фомич, начальник участка ремонта и эксплуатации горнопроходческого оборудования:**

— Наш участок — участок эксплуатации и ремонта горнопроходческого оборудования, того самого, которым строится метро. Практически весь Метрострой работает нашими машинами и механизмами. В первую очередь, это оборудование горных комплексов — подъемные машины, шкивы, клетки, подвесные

устройства и многое другое. Причем, например, клетки и подвесные устройства мы полностью изготавливаем на своем производстве. Что касается подъемных устройств и механизмов, это оборудование мы ремонтируем и модернизируем.

Есть у нас и очень старое оборудование, жизнь которого из всех сил стараемся продлить. Например, все наши породопогрузочные машины выпуска конца 1980-х годов. С каждым годом их ремонт становится все дороже: мы должны заменять и покупать пневмомоторы, пневмораспределители, различные уплотнения, подшипники. Чтобы обеспечить экспертизу стареющего оборудования, надо провести его капитальный ремонт. Лишь в этом случае могут дать разрешение еще на год эксплуатации. А потом новый капитальный ремонт и новая экспертиза, и т.д. Получается, что ремонтировать и эксплуатировать совсем старые механизмы становится просто невыгодно. Поэтому наш участок занимается не только ремонтом, но и изготовлением нового оборудования. Например, укладчики БТУ, УТ-2С, ПМБ, подвесные устройства — клетки, некоторые другие проходческие агрегаты изготавливаем самостоятельно.

Наступает момент, когда насущной необходимостью станет принципиальное обновление и другого горнопроходческого оборудования. Например, укладчики УТМ — это конструкция 1960-х годов. Техника надежная, но время ее уходит. Требуется модернизация с внедрением гидравлики: переход на гидропривод, на гидромоторы. Ждут своего обновления и другие механизмы, например, подъемные машины горных комплексов. Все это выполнимо силами нашего участка. Есть задумки и даже конкретные инженерные решения. Были бы средства.

Сегодняшний день участка — это динамичная и напряженная работа. Основная задача — обеспечение всего комплекса проходческих работ по объектам Метростроя. На ремонтных площадках мехцеха один механизм сменяет другой. Как в пословице: «На одну ягоду смотрю, вторую помечаю, третья мерещится!». Работа идет непрерывно. В плотном графике все задачи на нашем участке выполняются четко и грамотно. Ремонт узлов двухпутного тоннелепроходческого комплекса выполняется по заявкам монтажного участка, другое оборудование ремонтируется строго в заданные сроки качественно и без нареканий. Непосредственно в цехах работами руководят механики и бригадиры. Это самые грамотные и квалифицированные специалисты, с большим опытом работы. Следует отметить, например, старшего механика, Валерия Валерьевича Игнаткевича — опытный специалист высочайшего класса, выпускник Горного института, работает в УМе более 10 лет. Прекрасно справляются с работой механики А.В. Горелов, мастер Е.А. Смирнов и другие. Эти люди не просто выполняют порученную работу, но, как опытные организаторы, внедряют в производственный процесс системный подход. Наши технические специалисты — корень и основа участка. А.Б. Волков, Р.А. Левша, Ю.А. Смирнов, другие передовые рабочие и бригадиры — гордость Метростроя. Это костяк, это основа, это то, что раньше называлось «кадровые работники». Но и молодежь показывает себя не хуже. Есть у нас просто отличные ребята, например, слесарь-ремонтник Никита Маслов, в УМе всего четыре месяца, а уже показал себя грамотным, толковым парнем. Электрик Дмитрий Кузнецов за пять лет стал профессионалом, самостоятельный, ответственный работник.

Хочу от всего сердца поздравить родное предприятие с юбилеем и пожелать всем УМовцам — молодым и старым, крепкого здоровья, благополучия и веры в наше общее будущее, которое обязательно должно быть светлым!

**«Бить будем крепко, но аккуратно!»**

Слесарь **Николай Константинович Монахов** (в УМе работает больше 30 лет) и бригадир слесарей-ремонтников **Александр Болдарев** (работает в УМе 6 лет).



**Дмитрий Кузнецов** — электрик молодой, но очень перспективный. В УМе работает 5 лет. Закончил колледж и ничего в своей жизни не поменял: дело свое не бросил, пошел работать по специальности, а это уже говорит о многом...  
— **Дмитрий, нравится тебе работать в УМе?**  
— **А что? Здесь неплохо, все пока устраивает. Бригада хорошая, помогают, учат. Я и сам опыта уже поднабрался: работаю наравне с ребятами, а иногда даже и получше!**



**Точность всему хозяйка!**

Механик участка **Александр Владимирович Горелов** (в Управлении механизации 31 год).



**Фамилия говорит сама за себя: если надо, Рихард Антонович и блоху подкует!**

Слесарь-ремонтник **Рихард Антонович Левша**.



**Братья Смирновы.** Общий стаж в УМе — 77 лет! **Евгений Алексеевич Смирнов** — мастер. Руководит участком станочников — токарей и фрезеровщиков. В Управлении механизации с 1978 года. Скоро у старшего Смирнова круглая дата — 40 лет трудовой вахты. У младшего, **Юрия Алексеевича Смирнова**, бригадира слесарей-механиков за плечами всего-то на год поменьше. Проработать с родным братом на одном месте, плечом к плечу всю жизнь, что может быть лучше? Ничего.

— **Наши токари — универсалы с большой буквы, — считает Евгений Алексеевич. А те, кто по сорок лет работают на конвейерной линии и гонят одну-две детали — это не токари. Дай чуть посложнее деталь — ничего у него не получится. А наш сделает. Потому что мастерство. Токарное дело — процесс творческий.**



**Николай Васильевич Карнарский** — классный электросварщик и супер-слесарь механосборочных работ. Рабочий стаж в УМе 17 лет.

Слесарь-ремонтник **Геннадий Васильевич Васильев**. В УМе — 10 лет.



**Вот такая в УМе бригада токарей!**

Бригадир, как ему и положено, в кепи — **Юрий Григорьевич Ефимов**. Токарные работы в УМе — производство не массовое и не серийное, товар штучный. Бригада Ефимова может сделать любую работу,



квалификация опытных токарей, сами понимаете, по высшему разряду, метод подбора таких специалистов — длительная и скрупулезная селекция.

Спрашиваем бригадира Ефимова:

— **Юрий Григорьевич, как вам в УМе работается?**

— **По-честному или как?**

— **Можно и по-честному...**

— **Раза в два лучше, чем на Кировском заводе, хоть он мне и родной был. Оттрубил тридцать лет, а там все развалилось: работали токаря в фуфайках-валенках и костры жгли от холода... Очень даже было неприятно.**

— **Вы сами — токарь классный?**

— **Со стороны виднее...**

— **Знаем, что классный, все говорят. Чтобы классным токарем стать, надо, наверное, пуд железной стружки съесть?**

— **Ничего такого есть не надо. Надо учиться и стремиться. И все со временем придет, как в любом деле.**



# ПРЕМИРОВАН МНОГО РАЗ!

Токарь 6 разряда **Николай Иванович Рыбаков**, в УМе с 1994 года.

– Хорошее место. Для токаря, для фрезеровщика – самое подходящее. Работа творческая, задачи для токарей каждый день новые. Бывают даже очень интересные и сложные детали.

– **А что такое для классного токаря сложная деталь?**

– Например, трапецидальная резьба или длинный вал, для которого задаются различные режимы, изготавливаются специальные резцы...



Бригада электромонтеров **Г.А. Малков**, – бригадир, **Д.В. Кузнецов**, **А.В. Камышков**, **В.Ф. Иванов**, **В.Ю. Чукарев**.

– **Григорий, хорошая у вас бригада?**

**Григорий Малков**, бригадир электромонтеров, в УМе 36 лет:

– Отличная!

– **Были сложные задания в последние дни?**

– А у нас каждый день сложные задания. Сегодня, например, ремонт электрики подъемной машины, вчера – укладчика БТУ, в работе укладчик УТ-1, а параллельно восстанавливаем электродвигатели, ремонтируем проводку подъемного крана. Работа есть всегда.

**Петр Иванович Поваженко** в УМе работает всего полтора года, но уже пользуется заслуженным авторитетом. Потому что токарь Петр Иванович знатный. Замечательный, можно сказать, токарь.

– Коллектив здесь хороший. Это главное. Опять же на «Пневматике», где я отработал тридцать пять лет, было массовое производство, а здесь работа штучная, каждое изделие по-своему неповторимо. Мне такая работа очень нравится! Жаль только, что нас, токарей-фрезеровщиков, да и вообще людей труда – рабочих, механиков, сборщиков, в городе как-то перестали замечать. Ну что ж, такова наша сегодняшняя действительность.



**Владимир Геннадьевич Плесцов**, токарь 6-го разряда, в Управлении механизации 11 лет.

– С инструментом и работой – нормально. Производство у нас по большей части ремонтное, поэтому какая запчасть-деталь в токарный цех

придет – неизвестно. Иногда приходит – вся «вот такая», а ее надо сначала всю «вот так» сделать, а потом уже разбираться. Что касается интереса – это вопрос индивидуальный. Кому – интересно, кому – ради хлеба насущного. Одно могу сказать наверняка: если всю жизнь у станка работаешь, значит, не ты работу выбрал, а работа выбрала тебя.

**Павел Ямщиков** – токарь молодой. У него все еще впереди! Если, конечно, будет «учиться» и «стремиться», как велит бригадир Ефимов.



Хороший фрезеровщик – это обязательно чистота обработки плоскостей и точное попадание в размеры, в десятые и даже в сотые доли миллиметра. Далеко не все это могут: тут не только опыт нужен. Искра божья нужна. Можешь и двадцать, и тридцать лет отработать на простых деталях, а чуть посложнее – и все, не сделать человеку.

В УМе устроено так: токарь делает заготовку, а все остальное работа фрезерная.

Звеньевой фрезеровщиков **Вячеслав Ратушный** работает в УМе 11 лет. Считает, что в Питере с толковыми фрезеровщиками и токарями большие проблемы.

– **Вячеслав Владимирович, провокационный вопрос: кто покруче будет, токарь или фрезеровщик?**

– Фрезеровщик однозначно. Я и круглую деталь могу сделать на своем станке, а токарь мою не сделает.

– **А что для вас сложная работа? Чтобы попотеть пришлось?**

Пока такой не попадалось, чтоб мы ее сделать не смогли. А так, из «кучерявых» работ, например, пресс-форму вырезать или, допустим, «звездочку» отфрезеровать. Сложно, зато интересно. Я вот на конвейере раз попробовал, неделю отстоял, больше не смог. В молодости начинал в экспериментальной инструменталке, меня там и работать научили



хорошо, и любовь к разнообразию привили. А рядом цех был механический. Вот там, на конвейере, операцию сделал, передал дальше. 100, 200, 1000, 5000 деталей... Ребята с пятым разрядом приходили из механического к нам, я с третьим объяснял им, показывал, как делать. Потому что у универсала и практика, и выживаемость несравнимо больше. Согласен?

– **А то!**

– Ну вот, и в УМе с разнообразием тоже все прекрасно. Однажды надо было сделать сложную пресс-форму. У нас оборудования не хватало, нашли фрезеровщиков на «Красном треугольнике». За «поллимона» согласались что-то изобразить. Срок изготовления – три месяца. Нас директор вызывает: «Придется поднапрячься. Даю две недели». Сделали, отдали на «Красный треугольник» отливать детали, там спрашивают, где, мол, вырезали? У себя. Смотрели, вертели, наконец выдали: «Качество идеальное». Что и требовалось доказать.



Бригада гидравликов: **С.А. Камышков**, **А.Б. Волков** (бригадир), **А.А. Бобылев**, **В.В. Кашунин**.

Бригадир гидравликов **Алексей Борисович Волков** работает в Управлении механизации с 1995 года. Вот что он рассказывает о своем деле:

– На ясиноватских щитах полно гидравлики: все щитовые домкраты, блокоукладчик, вся передвижка и многое другое. Чтобы пустить их в дело – поставить на проходку – нам пришлось всю гидравлику «до копейки» перебрать. Сейчас эти щиты получили вторую жизнь и работают вовсю: один на 467 шахте уже закончил проходку, будем демонтировать и передадим СМУ-11 на «Театральную». Второй смонтирован на 572 шахте: он пойдет от «Большого проспекта» в сторону «Спаской». К гидравлике у монтажников не было вопросов!

У Алексея Волкова в Метрострое работали и дед, и отец, и брат. Крепкая династия. Отец мальчишкой приводил Алексея на площадки, готовил себе смен». После школы парень не стоял перед выбором, решение, куда идти, давно принято: в Метрострой.

Гидравлик – это профессия особая. Техника непростая, ее надо не только знать, но и чувствовать.

– **Самое интересное и сложное, когда бригаде выдают «пустой» механизм, без гидравлики, и его надо «расшевелить»: самим разработать абсолютно всю гидравлическую схему. Мы сами придумываем и собираем всю цепочку, в этом и заключается особая прелесть нашей работы!**

Структура

# ВСЕ ПО УМУ!

«Самый могучий и ценный актив, который у нас есть это УМ»

Роберт Кийосаки,

американский бизнесмен, инвестор, автор книги по саморазвитию, финансовый обозреватель на Yahoo Finance.

## ВОЗДУХ СТРОЙКИ? ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ!

Энергетическая служба УМа отвечает за электрическую составляющую всех строительных работ Метростроя, поэтому мы не ошибемся, если скажем, что нет у него такой строительной площадки, где не эксплуатировалось бы энергетическое оборудование УМа. Подразделением главного энергетика УМа обслуживается все энергетическое «хозяйство», вся высоковольтная «сфера», (линия 6-10 киловольт) предприятия.



**Владимир Сергеевич Кириловский**, главный энергетик УМа:

– В настоящее время службой проделана огромная работа – мы завершили перекладку кабельных линий, питающих ТПМК на Невско-Василеостровской ветке: всего за неделю переложили кабельные линии на «Беговой» и на «Новокрестовской». Сложность обслуживания энергетике второго участка трассы в том, что проходка двухпутного тоннеля и строительство станций производятся одновременно. Для того, чтобы «Надежда» могла продвигаться вперед по трассе, нам пришлось выносить кабельную сеть из зоны производства работ. Там, где это было возможно кабель был проложен в металлических трубах, там, где невозможно – использовался специальный бронированный кабель. Кроме этого мы установили дополни-

тельное коммутационное защитное оборудование, а на «Новокрестовской» смонтировали трансформаторную подстанцию (КТП) от которой запитано все строительное оборудование УМа, в том числе и бетонный завод. Заметьте, мы это сделали не остановив проходку и не прервав строительство станций. Большую поддержку нам оказали строители станций – СМУ-13 и СМУ-15, за что им большое человеческое спасибо. Безусловно, я сердечно благодарю весь коллектив нашего подразделения – работа выполнена в самые сжатые сроки очень достойно.

Кроме обслуживания электроустановок под землей и на поверхности мы активно участвовали в достройке Зенит-Арены. От энергетического подразделения УМа там работала большая группа специалистов – 17 человек под руководством Сергея Вертовича Мартикайна. Группа выполняла ежедневное обслуживание сетей временного электроснабжения сетями электроснабжения постоянного. Иными словами, совместно с «Девяткой» мы обеспечивали электроснабжение всего объекта. Сейчас «реанимация» стадиона – в завершающей стадии. В свою очередь мы (УМ и «Девятка») завершаем ввод энергоустановок в эксплуатацию и их легализацию: готовим проектную документацию, ведем пуско-наладочные работы, обрабатываем проектную и отчетную базу документов. До начала Кубка Конфедераций все энергоустановки будут переданы Заказчику и эксплуатирующей организации.

Не прекращается процесс технического обновления приборов и оборудования нашей службы. Появляются новые технологии и возникают новые задачи, поэтому мы постоянно модернизируемся. Четыре года назад произошло полное переоснащение электролаборатории, мы так же обновили весь спектр оборудования для поиска повреждений кабельных линий и средства их испытаний. Техническое перевооружение – это не прихоть главного энергетика или начальника участка, это необходимая работа. Плановое обновление технических средств нашей службы – это гарантия безаварийной работы кабельных линий, основы любого строительного производства.

Но наличие лабораторий, приборов и техники без человека – ничто. У нас, слава богу, есть на кого опереться. Коллектив энергетической службы УМа сплоченный и крепко сбитый. Многие сотрудники работают в службе десятилетия, поэтому вопрос профессионализма у нас не стоит. Если есть задача мы просто ее решаем, не отвлекаясь на частности, не задавая вопросов. Мы понимаем, что в силу определенных причин интенсивность работы и пиковые нагрузки – одна из составляющих деятельности Метростроя и просто делаем то, что на нас возложено.

## ДАЕШЬ БЕТОН И ВОЗДУХ!

Начальник участка эксплуатации передвижных компрессоров и средств малой механизации Сергей Комбаров прислал в редакцию отчет о проделанной работе своего участка. Мы решили ничего в нем не менять. Коротко, лаконично и по делу.



**В** 2016 году объем работ выполненных нашим участком составил в денежном выражении 140 миллионов рублей. Что же конкретно нам удалось сделать за этот период?

Совместно с другими подразделениями УМа в течение года мы изготавливали металлоконструкции ограждающего контура буросекущих свай для шахт №843, 844, 845 Красносельско-Калининской линии. Параллельно для будущих нужд этой линии выполнили ремонт подвижного состава – отремонтировано 130 вагонок.

На Красносельско-Калининской линии открываются новые шахты, и на нашем участке возникает потребность в дополнительном оборудовании. При активизации строительства «напряженка» проявится в первую очередь с лебедками, с толкателями верхнего и нижнего действия для комплектации горных комплексов. Нет и компрессорного оборудования для подачи сжатого воздуха, хотя бы на три шахты. Там обязательно нужно иметь пять-шесть новых больших компрессоров.

На стройплощадке «Новокрестовской» закончен монтаж и комплектация двух компрессорных станций для обеспечения сжатым воздухом проходки тоннеля, а так же строительных работ ЗАО «Управление-15 Метрострой».

На проходке ТПМК S-782 наше подразделение обеспечивает подачу раствора и выполняет обслуживание бетононасосов. По заявке ЗАО «Управление-15 Метрострой» наши специалисты в течение года подавали бетон в котлован станции для ведения строительных работ.

В планах участка расширить область применения машины УВШ-100 для вдавливания-вытаскивания шпунта.

Большую помощь в работе участка оказывают ветераны: слесари-ремонтники А.И. Паршинцев, Н.Б. Дрямов, Д.И. Маковецкий, А.И. Дорофеев, А.З. Осипов, машинист компрессора В.В. Томенко, электромонтер Д.И. Кремнев, механики участка В.П. Лобашов, И.А. Другов, Д.Н. Федоров.





## ПОДНИМЕМ ВСЕ!



**Начальник участка эксплуатации строительных машин Александр Сергеевич Миллер с гордостью рассказывает о людях своего участка и сетует на старение и нехватку строительной техники.**

— На участке сконцентрирована строительная техника — от авто для негабаритных перевозок до полного оснащения «нулевого цикла». Это и землеройные машины (экскаваторы, бульдозеры, погрузчики и т.д.), и буровые установки для сооружения свайных полей, и агрегаты на базе грейфера для сооружения стены в грунте, проходки стволов, строительства стартовых котлованов и т.д.

Сегодня мы используем в основном импортную строительную технику. Хотя безусловно, запчасти дороги, особенно в наше непростое время. Но европейская надежность, производительность и отдача ни в какое сравнение с отечественной не идет. Цикл операций — быстрее втрое, надежность выше на порядок. Мы пытались использовать запчасти отечественного производства — материалы и качество не выдерживают никакой критики.

### КРАН ОН И В АФРИКЕ — КРАН

От горного комплекса до ТПМК ни один монтаж не обходится без нашего участка. Нужно привезти детали щита? Козлового или башенного крана? Все это собрать или разобрать? В голом поле, на любой строительной пло-

щадке, на строительстве котлована, при обустройстве ствола, на такелажных и монтажных работах все это делается с использованием наших кранов.

Наша техника выполняет круглосуточную отгрузку грунта и подачу сыпучих компонентов бетона и бентонита — щебня, песка, глиновых составов и т.д. Кстати, в нашем ведении находятся и установки по приготовлению бентонитовых растворов.

### НУЖДАЕМСЯ В УСИЛЕНИИ!

Постепенно мы избавились от допотопных ковровских экскаваторов, челябинских бульдозеров, минских тракторов. Основное оборудование английской фирмы «Джи-си-би» и немецкий «Бауэр». Но затраты на его обслуживание растут. Нельзя сказать, что это оборудование у нас «с иголки». На отгрузке породы, например, сегодня работают экскаваторы Хитачи, которые мы получили от итальянцев по завершению Размыва. Их амортизация 80%. Закончились гарантийные сроки, стоимость запчастей расходных материалов — за предельная. Приходится возвращаться к отечественным маслам, хотя это может привести со временем к еще большим затратам.

Очень нуждается в усилении и обновлении крановый парк. У нас был незаменимый 300-тонник, а сейчас он стоит мертвым грузом — нет средств на ремонт ходовой. То, чем можно было бы горы сворачивать стоит, а нам приходится нанимать 100-200 тонные краны на стороне. Есть у нас еще один кран на 80 тонн, работает «Ивановец» образца «войны за Халхин-Гол», 25-35 тонные короткобазовые краны. Всего 5 подъемных машин. Этого явно недостаточно. Нужен гусеничный монтажный кран с секционной стрелой, грузоподъемностью порядка 100 тонн — для ведения шпунтовых и монтажных работ. Гидравлический кран на автомобильной базе для этих работ малопригоден. Нужен и автомобильный кран грузоподъемностью 250-300 тонн. Наличие такой техники развязало бы нам руки и существенно ускорило все процессы.

Можно протянуть так еще года три-четыре, но если объемы работ увеличатся — мы сядем на мель. Обновление материальной базы и средств производства — основной фактор успешного развития. Новые технологии требуют новой техники или мы неизбежно начнем отставать.

### ЛЮДИ — НАША ГОРДОСТЬ

Тем не менее, по вине нашего участка еще никогда не было срыва работ. Потому что вся сила — в людях. 90 процентов наших специалистов универсалы. Могут работать на кране, на экскаваторе, на погрузчике, на бульдозере, влиться в экипаж буровой машины. Сегодня участок работает как хорошо настроенный рояль, люди понимают свою задачу и законы рабочей солидарности. Им ничего не надо разжевывать.

У нас уникальный подбор механиков: Игорь Михайлович Павлюк, бывший флотский офицер, инженер по силовым агрегатам, прекрасно разбирается в любой технике, в любых двигателях. Сама надежность. Александр Павлович Кухорев, в прошлом инженер-механик летного подразделения и уникальный специалист по буровым машинам. Кирилл Витальевич Лобашов — потомственный метростроевец, начинал слесарем, машины изучил «своими руками» до винта. Сегодня на нем — вся землеройная техника.

И конечно наша незаменимая нормировщица, Галина Александровна Семенова — уникальная профессиональная память, внимательность, ответственность, отзывчивость. Никогда не допускает ошибок в расчетах. Если кто найдет — я тому проставлюсь...

Замечательные у нас и бригадиры и перевозчики — буровой бригадир Роман Шпет, машинист тягача и отличный крановщик Виктор Скорик, машинисты Александр Соболев, Александр Новиков — наша гордость, работают на любой транспортной технике. Хочу отметить преданность общему делу этих людей — в напряженный период они могут неделями оставаться на рабочих местах, выполняют и дневные и ночные перевозки. Казалось бы время производственных подвигов прошло, а глядишь, нет, есть еще люди!

Несмотря на напряженную ситуацию с техникой наш отдел является исключительно надежным звеном Метростроя. Свои задачи мы выполняли вчера, выполняем сегодня и будем выполнять завтра — на хорошей технике или на плохой, на импортной или отечественной, или даже на самодельной.

## «ТРЕТИЙ ГЛАЗ» ГИДРАВЛИКА

О работе специализированной группы гидравликов рассказывает ее руководитель Виктор Веселов. Виктор считает, что у настоящего гидравлика есть «третий глаз». Сами мы его не видели, но спорить, на всякий случай, не стали.

### О НАШЕЙ ГРУППЕ

— Наша группа называется «спецгруппа по сервисному и техническому обслуживанию, ремонту и контролю за эксплуатацией гидроприводов и гидроавтоматики машин и механизмов, используемых ОАО «Метрострой». Название длинное, но по сути точное. Из него следует, что наш фронт работ — вся гидравлика предприятия.

Сейчас в группе 17 человек. Из них 16 работает на «Новокрестовской». Что бы участвовать в монтажах и ремонтах другой техники, в том числе и КТ-1 5,6 приходится «выдергивать» с проходки опытных специалистов и даже привлекать студентов-практикантов Горного института. Кстати, парни так хорошо себя показали на практике, что мы решили принять их в нашу группу с испытательным сроком. Молодые грамотные специалисты нам сейчас нужны. Значит будем делать из них настоящих гидравликов. Тем более в институте ребята знакомы с анализом гидравлических неисправностей, методикой их локализации и устранения.



**Россия-матушка. У нас не забалуешь! Виктор Веселов и Вальтер Цульфрех (компания «Херрекнехт») на ленинском субботнике. Стройплощадка «Обводного канала».**

### ДЕЛО ЗНАЕМ

А научить разбираться в сложных гидравлических механизмах, ремонтировать их и даже создавать новые мы можем. Опыт работы с гидравликой механизированных комплексов нового поколения у наших специалистов накоплен очень неплохой. Мы занимаемся гидравлическими системами немецких ТПМК и другого горнопроходческого оборудования. Участвуем во всех проходках последних лет — от наклонных ходов станций «Обводный канал» и «Спаская» до двухпутного тоннеля «Новокрестовская» — «Беговая».

### РАБОТЫ ВСЕМ ХВАТИТ

И на ближайшее обозримое будущее работы хватит всем гидравликам, «и старым и малым». Впереди ремонт ТПМК проекта S — 441 для проходки наклонного хода. На Большом проспекте Васильевского острова уже строится для него приемная камера. Вот и представьте ситуацию: на трассе «Новокрестовская» — «Беговая» проходка продолжается, и одновременно разворачивается подготовка к проходке наклонного хода на станции «Большой проспект». Значит пора вводить в строй щит наклонного хода, «Аврору». Введены в строй еще два ясиноватских щита, их то же надо обслуживать. А молодые ребята не подготовлены. Надо срочно обучать, готовить. Поэтому-то мы и форсируем их набор в группу — что бы как можно быстрее запустить в бой.

Ни на одной проходке без нашей группы никак не получится. Ну собрали вы железо. Механизм готов. Но проходке надо, что бы этот механизм зашевелился! Значит должна работать гидравлика. Наши гидравлики в обязательном порядке участвуют и в монтаже, и в наладке, и в испытаниях, и в пуске, и в обслуживании щита.

### КООПЕРАЦИЯ — ЭТО СИЛА

Должен отметить, что сейчас у нас сложилось очень хорошее взаимодействие с бригадой гидравликов ремонтного участка которой руководит Алексей Волков. Полное взаимопонимание! Все о чем мы их просим в отношении цехового ремонта гидравлических узлов они выполняют по высшему разряду. На монтаже к их работе нареканий не бывает. Спасибо, мужики!

### НАШ «ГЛАВНЫЙ ОБЪЕКТ»

Сейчас для нашей группы главный объект — это, конечно, проходка двухпутного тоннеля «Новокрестовская» — «Беговая». По ходу щита мы уже видели основные проблемы, которые необходимо устранять. Делали все для того, чтобы безаварийно дойти до станции.

Дотянули до «ремзоны» и приступили к ремонту. Технология такая. В первую очередь проводится визуальное обследование гидравлических узлов. Далее по информации с цифрового пульта управления ТПМК снимаются данные о сбоях в гидравлике, о загрязнениях фильтров и т.д. Собрав первичную информацию о неисправностях, гидравлики принимают меры



**Гидравлики-подземщики не только под землей ходят, но и в небесах летают! Парашютисты-гидравлики (слева направо): Максим Дрожжин, Александр Веселов, Андрей Черкасов**

к их устранению. Опытные гидравлики определяют неисправности и по звуку вибрации и по внешнему виду узла. Это своеобразное «чутье» или «третий глаз гидравлика», если хотите. Причем по выявленной неисправности опытный гидравлик может дать прогноз работы гидравлической системы в целом. В итоге принимается решение о технологии ремонта, профилактике, или замене.

Кстати нам пришлось не только ремонтировать, заменять изношенные детали и узлы, но и внедрять собственные ноу-хау. Например, дорогие игольчатые подшипники в схеме подачи запирающей мастики в уплотнения главного привода заменили на подшипники скольжения. И получилось. Сэкономили деньги... У нас «самодельники» то есть!

На проходке мы занимаемся не только гидравликой. За нами и главный подшипник редуктора режущего органа и целый ряд сложных систем: пеногенерации, принудительной фильтрации, подачи воды и охлаждающей жидкости, подачи мастики в щеточное уплотнение и многое другое.

Сейчас могу уверенно сказать — комплекс вполне живой. До капитального ремонта главного подшипника у нас в резерве еще как минимум 4 километра. Что касается гидравлики, то года через три-четыре возможно придется поменять рукава высокого давления. А так гидравлика вполне надежная!

В юбилейном номере газеты я хочу пожелать всем гидравликам УМа крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, благополучия, много радости и удач. А мастерство у вас, ребята, уже есть и еще какое!

## КОЧЕВНИКИ МЕТРОСТРОЯ



Как штатное подразделение наладочная группа электриков входит в состав УМа еще с советских времен. Сегодня в задачу группы (26 человек) входит монтаж электрики всех проходческих машин и механизмов Метростроя. Иными словами электрики монтируют, демонтируют, эксплуатируют и самое главное – налаживают

электромеханическое оборудование на всех строительных площадках. При этом они говорят: «Без наладки наша работа не может называться сделанной!». Наладили, пошли дальше. Так и кочуют.

**Механик участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов Вадим Зароднюк:**

– В настоящее время самый напряженный график нам пришлось выдержать во время ремонтных работ на

стройплощадке и в котловане станции «Новокрестовская». Работы было просто шквал. После остановки комплекса девять человек из нашей группы выполнили демонтаж тоннельных коммуникаций на «Беговой» и переброс их на «Новокрестовскую», разобрали электрику бетонного завода и растворного узла на «Беговой» и собрали ее на «Новокрестовской», произвели демонтаж системы управления конвейерной линии. Разобрали и собрали электрику башни-накопителя, параллельно занимались подключениями и переподключениями строительных вагончиков. Работы были раскиданы по нескольким площадкам – демонтажи и монтажи электрики шли и на Туристской улице и на станции «Беговая», и на «Новокрестовской» и в тоннеле. Приходилось буквально разрываться. При этом хотелось бы подчеркнуть, что без аккуратного демонтажа никогда не получится качественный и оперативный монтаж. Поэтому именно «демонтаж» – самое магическое слово в нашей работе и особая зона ответственности.

Сегодня для меня очевидно, что опыт демонтажа и последующего монтажа электрических сетей и оборудования на участках трассы «Южная» – «Дунайский проспект» был просто необходим. На новой трассе мы использовали его в полной мере. Однако случились и «особенности». Например непросто дался переход с капризного вертикального конвейера на горизонтальный. Электрооборудование было раз-

несено по всей площадке, но самое неприятное – все оно было под плотным слоем грязи. Кабель и электрические детали приходилось в буквальном смысле откапывать.

Параллельно мы занимаемся монтажом, наладкой и вводом в эксплуатацию электрики горнопроходческих механизмов на других участках Метростроя: за последний период нами смонтированы и пущены на ход блокоукладчики, два механизированных проходческих щита КТ-1 5,6 М, сейчас выполняем монтаж электрики шахтной подъемной установки на стройплощадке станции «Театральная». Помимо всего прочего мы проводим регламентные проверки всех шахтных подъемных установок по Метрострою. Получается, что часть наших людей пребывает на проходке тоннеля, часть занимается монтажом на стройплощадках, кто-то – на монтаже укладчиков и так далее.

В этом году нам предстоит смонтировать электрику на шести подъемных машинах для Красносельско-Калининской линии – там уже развернулось строительство горных комплексов. На В.О. будем монтировать еще одну подъемную машину – для вентстола на Среднем проспекте. Много будет блокоукладчиков. Одним словом, будем перемещаться по стройплощадкам Метростроя и выполнять свою работу по «разнарядкам» нашего командира – начальника монтажного участка Евгения Чуева. Мы – кочевники Метростроя! Кочуем с объекта на объект и никогда не сидим на одном месте.

## «КОСМИЧЕСКИЙ ПАТРУЛЬ» УМа – НА ПОСТУ



Развитие техники идет быстро. К 2010 году в УМе возникла острая необходимость в специалистах – инженерах высокого уровня, в электронщиках и программистах, способных решать задачи автоматизации, высокоточной электроники для модернизации нового (и не очень) горного оборудования. Ведь автоматика той или иной степени сложности имеется практически в любом современном механизме.

**Руководитель отдела автоматизации, Павел Махнюк:**

– В 2010 году мы продолжали совершать свой полет в автоматизацию и электронику – на базе оборудования фирмы Сименс автоматизировали шахтную подъемную машину. Тут нас заметил Валерий Дмитриевич Кузнецов и перетащил к себе. Мы были совсем молодыми ребятами, но опыт работы в этой увлекательной сфере к тому моменту составлял добрые десять лет. Это и конвейерные системы, и механизированные комплексы, и лифтовое оборудование, и тому подобная техника.

«Чистая идея» нашего отдела заключалась в создании своими силами новых автоматических механизмов и в поддержании работоспособного состояния имеющейся на тот момент автоматизации горной техники Метростроя. Что, собственно, и было реализовано.

### О ТАЙНАХ КОНТРОЛИРОВАНИЯ И ПРОГРАММИРОВАНИЯ

Контроллерное оборудование, которое и подлежит программированию имеет место быть и в подъемных кранах, и в манипуляторах, и в маленьких боб-кэтах, и в огромных горнопроходческих машинах. Везде есть эти самые контроллеры, которые нужно программировать! Или менять программу – если меняются условия эксплуатации горного оборудования. Алгоритм! Он позволяет управлять огромным подземным монстром группе людей, отстукивающих дробь на клавиатуре.

### «КОМПЬЮТЕРНОЕ СЕРДЦЕ» НЕ БОЛИТ?

– Сейчас в первую очередь мы поддерживаем работоспособность «цифровой оболочки» и автоматизации ТПМК «Надежда», его конвейерных систем, а так же растворного узла (он же тоже – автоматический!). Этот горнопроходческий комплекс имеет достаточно сложную систему автоматизации и электроники, которую может продиагностировать (и локализовать проблему) лишь узкий специалист... Параллельно модернизируем автоматизацию подъемных кранов, блокоукладчиков и других горных механизмов. Разрабатываем новое цифровое оборудование и новые контроллеры. Устанавливаем в движущихся механизмах частотно-регулируемые приводы, панельные компьютеры и тому подобную «начинку».

### ЖАЛЕЕМ СТАРИКОВ

Для удобства работы персонала доставляем радиопульты к некоторым механизмам-старикам, в которых вообще никогда не было компьютера, например к наклонным укладчикам. Теперь оператор может занять рабочее место – на безопасном расстоянии и управлять машиной дистанционно, обзвывая при этом все окружающее пространство. Удобно? Да. Безопасно? Да. Гуманно? Да.

В отделе есть Личности, которые могут проектировать и программировать и электрику, и автоматику. И они прогрессируют! Потому что сталкиваясь с новыми, нетривиальными задачами и решая их, растет степень компетенции. А это очень полезно для мозга.

### И ВСЕ-ТАКИ МЫ – ПАТРУЛЬ

– Но главная задача «текущего момента», наша общая задача – что бы все цифровые системы управления горным оборудованием Метростроя работали без сбоев 99% рабочего времени. А время на устранение этих самых сбоев и проблем свести к предельному минимуму. Работа в этом направлении не прекращается.



# ГЕНЕРАТОРЫ ИДЕЙ

В 2016 году производственно-технический отдел УМа заметно расширился – теперь у них новый офис, много светлого пространства, своя «территория творчества». В отделе шесть человек – инженеры-проектировщики, конструкторы, разработчики проектной документации. ПТО – это связующее звено для всех подразделений Управления механизации и «правая рука» главного инженера УМа – Сергея Юрьевича Чумакова.



**Сергей Коновалов, начальник производственно-технического отдела (ПТО):**

– Мы выполняем множество инженерно-технических задач. Прежде всего – осуществляем инженерную поддержку проходки. Разбираемся в причинах отказа или поломки горнопроходческого комплекса, предлагаем конкретные варианты его ремонта и модернизации. Мы также составляем схе-

мы монтажей другого проходческого оборудования – например, укладчиков. Ведем проекты буровых работ (на Красносельско-Калининской линии закончено укрепление площадок подходов стволов буросекциями сваями, проект производства работ выполнил отдел Сергея Коновалова), контролируем выполнение и сдаем заказчику исполнительную документацию по готовым объемам.

На лицо серьезное разветвление задач: с одной стороны инженерное творчество, проектирование, разработка монтажных операций, модернизация оборудования, с другой – организация и экономика конкретных строительных работ. Эти направления реализуются небольшой в сущности группой ПТО параллельно. Казалось бы, загрузка «под завязку», но появляются другие задачи и молодые инженеры их не «сливают», а доводят до готового проекта, до чертежа, до «пошаговой инструкции». Крепкие ребята.

## РАБОТАЕМ НА ЗЕНИТ-АРЕНЕ

– На стадионе мы разрабатывали запасной вариант раскрытия крыши, готовили чертежи и расчеты. Предложили и вариант модернизации футбольного поля. Проект его строительства был составлен неграмотно. Совместно с нашими представителями на стадионе, в частности с руководителем проекта УМа, Д.С. Никулиным мы подготовили новый план производства работ и выправили ошибки бывших исполнителей – придали каркасу поля необходимую жесткость. Днем и ночью под покрытием работали десятки наших сварщиков – варили лежа на выкатных тележках, укрепляли каркас. Памятник нужно поставить этим рабочим!

## В КОТЛОВАНЕ «НОВОКРЕСТОВСКОЙ» УСТАНОВИЛИ ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ КОНВЕЙЕР ВМЕСТО ВЕРТИКАЛЬНОГО

– Изначально план был такой: въезжаем в котлован «Новокрестовской» и ремонтируемся. С «Беговой» на «Новокрестовскую» перебрасываем бетонный завод и градирию, ремонтируемся и едем дальше. И тут у главного инженера возникает идея: а если попробовать избавиться от вертикального конвейера?

Эта конструкция портила нам жизнь. Лента обрывалась, выходили из строя подшипники барабанов, везде глиняные завалы, грязь, камни, рабочие недовольны, любая поломка – остановка проходки. Одним словом, беда, а не конструкция. Начали прорабатывать черновой вариант, посмотрели сечение станции, прикинули возможное положение наклонного транспортера. На бумаге вроде бы получается. Но предстоит вскрывать перекрытие станции, а несущие балки трогать нельзя... Тогда мы решили для выхода транспортера использовать наклонный

проем будущего эскалатора. Проектный институт идею оценил и поддержал. Начали готовить детальный чертеж. Рассчитали, отрисовали все в подробностях и запустили в работу. Сейчас мы видим результат: идеально работают и тоннельный и отвальный транспортеры, порода потоком перегружается в бункер НВУ-465, а оттуда – в самосвалы. Люди вздохнули с облегчением.

## ГОТОВИМ ПРОЕКТЫ ДЛЯ МОНТАЖНИКОВ

– Сейчас у нас, наконец-то, началась интересная работа – по метростроению. На Лахтинско-Правобережной и Невско-Василеостровской линиях пошла щитовая проходка. Наша группа готовила проекты монтажей ясиноватских щитов. На самом деле подготовить такой проект – дело отнюдь не простое. Собрать информацию о выработке, привязаться к площадке, выполнить черновой чертеж, затем – детальный проект с подробной «пояснительной запиской», утвердить ее во всех инстанциях, в том числе и в отделе технической безопасности Управления Метростроя. И заметьте, такие проекты идут один за другим – как пассажирские поезда. Все это «прорачивает» один наш сотрудник – Александр Приколота, выпускник Технологического института, толковый, ответственный инженер.

## ЗАНИМАЕМСЯ ФРУНЗЕНСКИМ РАДИУСОМ

– УМу поручена прокладка трубопроводов системы водоплива, пожарного водопровода и системы автоведения поездов. Сейчас подбиваем все заявки на материалы и завершаем разработку производственного проекта. Привлекаем научные и проектные организации, в частности, НИИ точной механики. Знакомим подразделения УМа с технологией предстоящих работ, с чертежами, объясняем этапы работ.

## ГОТОВИМСЯ К ДЕМОНТАЖУ ТПМК

– Наш отдел уже думает о предстоящем демонтаже ТПМК в демонтажной камере 467 шахты. Начинаем готовиться: заказывать материалы, тестировать тельферы, разрабатывать металлоконструкции для такелажа и погрузки на трал главного привода, другие приспособления для ускорения процесса демонтажа.

Его надо выполнить «в темпе вальса» и как можно быстрее убраться из тоннеля. Метростроителям предстоит достраивать вентперекрытие, заливать основание, укладывать путевой бетон, и т.д. Все фрагменты шита будут увозиться по тоннелю обратно на «Новокрестовскую» и выдаваться на поверхность через демонтажный котлован.

## КОНСТРУИРУЕМ НОВУЮ ТЕХНИКУ

– Нас захватывает конструирование новой горнопроходческой техники. Во вспомогательных выработках проходка до сих пор ведется примитивно – отбойными молотками. А у нас есть готовые разработки принципиально новых проходческих механизмов, выполненных на базе укладчика. Мы предлагаем установить на укладчик манипулятор с фрезой и таким образом механизировать ручную проходку. Установка крепи при этом то же может быть механизирована. Мы изготовили опытный образец такой фрезы и испытали – она режет бетон как масло! Если бы нам дали небольшой забой, мы смогли бы продемонстрировать свою разработку в деле.

Наш отдел – это увлеченные, влюбленные в свою работу люди. Мы видим ее результаты в действии. Когда понимаешь, что все получилось, это и есть настоящая радость!

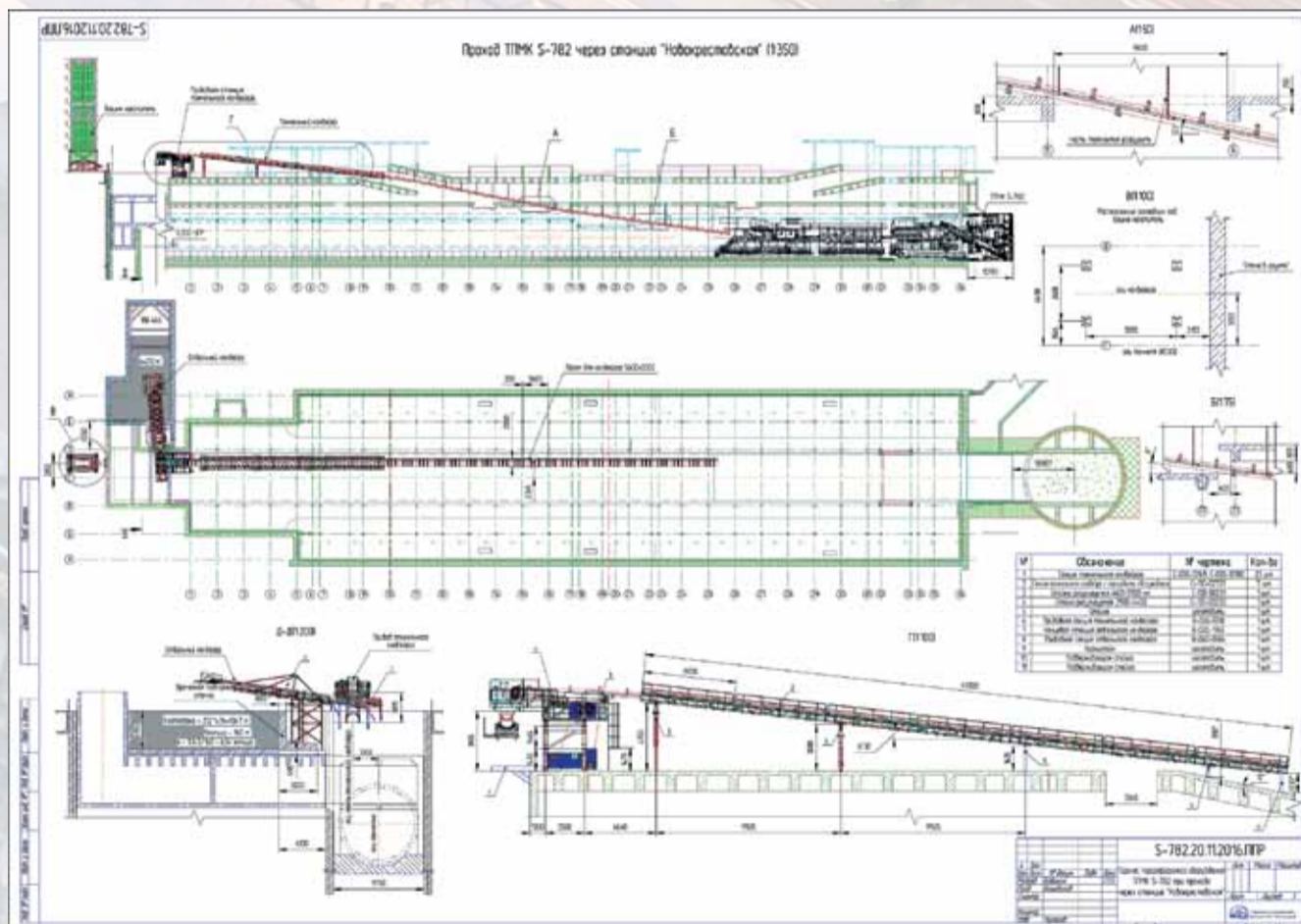
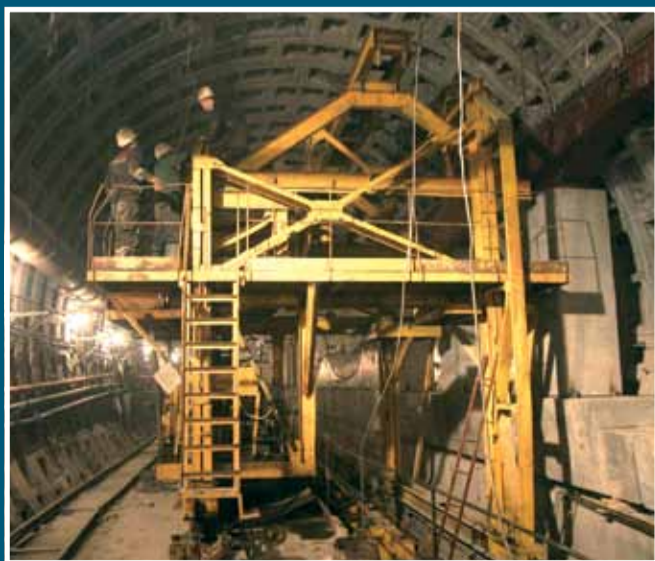


Схема горизонтального тоннельного конвейера на станции «Новокрестовская»



## ЗАГРАНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ?



**Главный инженер УМа Сергей Юрьевич Чумаков рассказывает «Метростроителю» о «наших зарубежных контактах».**

— Я работал в УМе начальником монтажного участка до конца советской власти. Между прочим уже тогда, в середине 80-х Метрострой рассматривал варианты приобретения импортных щитов

с пригрузом. Меня почему-то назначили ответственным по импортной технике. Хотя, догадываюсь почему: в 1987 году случилась моя первая зарубежная командировка – в Польшу. В Варшаве я монтировал с поляками советский щит.

Между тем в Петербурге возрождалось метростроение. В 2005 году группа метростроителей из Ленметропроекта и Метростроя отправилась в Германию. С производственниками из компании «Херренкнехт» обсуждали возможные варианты строительства щита для проходки наклонного хода станции «Адмиралтейская». Мы ведь ее прошли насквозь, а как строить наклон в стесненных условиях исторического центра? Нужна технология бессадочной проходки – значит нужен специальный наклонный щит с пригрузом. Сидя с немцами в кафе мы его нарисовали, на салфетке. В итоге первый в России щит для наклонных ходов появился у нас в Метрострое в 2009 году. С ним мы прошли первый наклон в центре Петербурга – на станции «Обводный Канал», а потом еще, еще и еще.

Кстати, тогда же, в 2005-м, немцы отвезли нас в Мадрид. Там мы с В.А. Марковым (ЛМГТ) впервые увидели щит для проходки двухпутных тоннелей. Увидели и загорелись: когда-нибудь построим двухпутный тоннель и для питерской подземки. Видите, получилось!

В Мадриде испанцы «метро строят хитро»: гонят сразу всю линию – из одного конца города в другой. Представьте щит, который идет с Гражданки на Юго-Запад и одновременно строятся станции. Невозможно. Причем вдоль строящейся линии на будущих станциях мадридского метро уже заранее проложена канализация и выведены все коммуникации. Кстати щит по станции без монтажа обделки они пропускают давным-давно. Для справки, в Мадриде 82 процента населения живет в пятиминутной доступности от метро.

А вот в Швеции, в Стокгольме строят просто: взрывают скалу, вывозят породу, внутри покрасили – и вот тебе станция. Так и в Стокгольме до любого метро – пять минут! Я спрашиваю у шведа: где у вас тут метро строят? Хоть посмотреть... А он мне – мы уже все построили. Действительно, 15 лет назад строительство метро в Стокгольме полностью закончено, то бишь, построено окончательно и бесповоротно. И в Мюнхене, представьте себе, такая же история.

В Барселоне 50 километров двухпутных линий построили за 8 лет – за счет оригинальной технологии строительства. Они не строят ни наклонные ходы, ни станции, ни камеры съездов – вместо этого строят двухпутные тоннели диаметром 12 метров и вертикальные шахты диаметром 16 метров. Устанавливают в каждой шахте шесть прозрачных лифтов вместительностью по 30 человек, для «катапультирования» пассажиров на поверхность. Кстати, провели эксперимент – 3000 человек, весь народ из поезда подняли «на свет божий» за три минуты.

Расскажу еще историю. Как я «Брокк» внедрил на Метрострое. Сначала вообще никто не хотел ни видеть его, ни слышать о нем. Ни знать, что это такое. Ну а я был я у шведов в городе Шеллефтео, на заводе за полярным кругом, шведы меня сами пригласили. Я смотрел на этот «Брокк», изучал модификации, комплектации, запчасти. В 2007 году мы впервые опустили его в шахту. Проходчики спросили: «А что теперь мы делать будем?». Это конечно вопрос вопросов, но... Чтобы разбить двухметровую бетонную перемычку между действующим и строящимся тоннелями проходческая бригада из 35 человек по скользящему графику будет работать месяц. «Брокк» с одним машинистом сделает это за неделю. Математика...

А вот вам «из зарубежного опыта» насчет вывоза породы. Был я на строительстве железнодорожного тоннеля между Германией и Швейцарией. Подземщики проходили так называемую «Кошачью гору». Так вот хозяйственные немцы не пожалели средств, построили 10-киллометровый конвейер (!) что бы породой засыпать огромный овраг и разбить на его месте сады и виноградники.

Но вернемся в «Херренкнехт». Сегодня у него огромное количество цехов, готовые машины стоят и в цехах, и на стапелях и на территории. А все начиналось с трех маленьких деревянных барачков. С каждым годом расширяются их возможности, растет номенклатура оборудования – начали, например, выпускать машины для горизонтально-направленного бурения, агрегаты для микротоннелирования, вертикальные щиты и много чего еще. Есть на что глаз положить.

Конечно контакты Метростроя «Херренкнехтом» не ограничиваются. У меня три сумки визиток. Назову на вскидку: «Бауэр», «Хилти», «Брокк», «Паульс», «Вельгер», «Дрезден-машинен», «Энерпак», «Мониту» и так далее. Много! Были бы деньги!

А заявки на оборудование вот они – на столе. Щит идет, нужны запчасти, поэтому пока в будущее не заглядываем. Известно, что впереди. Реанимация щита и проходка наклонной станции «Горный институт». Этот щит прошел «Обводный канал», «Адмиралтейскую», «Спасскую», пора ему идти «Горный институт». Но для этого нужны комплектующие и новая оболочка. Немцы будут ее делать минимум полгода и денег возьмут хорошо.

Городу метро необходимо, это факт, на «Проспекте Ветеранов», например, в вагон не «вбьется». Для строительства у нас есть и люди и оборудование и щиты – это здорово что мы все сохранили и приумножили. Можем восстановить практически любой механизм. Но дороге товарищи из транспортного Комитета! Технологии строительства пора снова обновлять – подъемные машины, вагонетки, опрокиды, клетки – наследие 30-х годов прошлого века, с этого еще московское метро начиналось.

А поэтому в юбилей нашего славного Управления механизации хочется пожелать ему от всего сердца нового оборудования, новых интересных проектов, новых технических и строительных побед.

## НАШИ ЛЮДИ – НАШИ ГОДЫ – НАШЕ БОГАТСТВО



**Управлению механики 70 лет!..** Но что стоит эта или какая-либо другая организация, фирма, фабрика, завод без людей, которые и принесли ей

славу. Без тех, кто ежедневно ставит задачи и тех, кто добросовестно их выполняет!

Конечно, у нас в Метрострое нет людей, о которых я за 37 лет работы в организации не мог бы сказать пару добрых слов! Неважно кто это – слесарь или машинист, механик или проходчик, работник бухгалтерии или уборщица.

В очень далеком теперь 1984 году моим мастером наставником был Владимир Васильевич Тюменко. Он с 1969 года и по сей день работает в нашей организации машинистом компрессоров. А с 1979 года на этом же участке и по этой профессии работает его

младший брат Николай Васильевич! Знали бы вы какое крепкое рукопожатие у бригадира слесарей-ремонтников Александра Ивановича Парцициева, работающего на участке эксплуатации передвижных компрессоров аж с 1979 года! Молодым механиком пришел в 1980 году нынешний председатель Совета ветеранов УМа начальник участка Сергей Алексеевич Комбаров, а механик этого участка Виталий Леонидович Лобашов, в 1982 году начинал машинистом компрессора, без отрыва от производства получал высшее образование.

Нельзя не упомянуть табельщиц-нормировщиц и нашего (это я по старой привычке) участка Ницу Васильевну Березину и участка строительных машин Галину Александровну Семенову (она в УМе уже 41 год!).

Более 40 лет работают на участке строительных машин машинисты Валентин Николаевич Журавлев и Вячеслав Павлович Кобляков, 30 и более лет добросовестно трудятся машинисты Алексей Алексеевич Тихомиров, Сергей Викторович Хлебосолов. Почти 30 лет в УМе трудятся машинисты

Сергей Александрович Семенов и Геннадий Геннадьевич Москвин, все 30 работает в УМе Александр Сергеевич Миллер, возглавляющий Участок строительных машин. Отдельного доброго слова заслуживает Участок монтажа подземно-проходческих машин, проше МОНТАЖНЫЙ УЧАСТОК. Монтажный – это ГВАРДИЯ Метростроя. В него всегда был жесткий отбор. В советские времена надо было года 4 поработать слесарем «в ремонтном». И не просто поработать. А зарекомендовать себя специалистом с разрядом не ниже 4-го. И не просто зарекомендовать, а быть готовым выполнить любую задачу. Не ждать – дадут или не дадут, принесут или не принесут. В общем, при помощи молотка, (с ближайшего Вторчермета) или даже при отсутствии такового уметь выполнить любую задачу. Это были люди первые и в спорте, и в комсомоле (утверждаю, как секретарь бюро ВЛКСМ УМа в 1986–1988 годах) и конечно в работе. Они и сейчас такие. Это и работающий с 1971 года орденосец Владимир Алексеевич Пономарев, и электрослесарь-монтажник ПГПО Владимир Яковлевич Усачев, и электрослесарь-монтажник ПГПО механик участка Виктор Васильевич Яскевич, более 30 лет работает на участке электрослесарь-монтажник ПГПО Юрий Камильевич

Теляков и многие другие прекрасные люди и специалисты.

В 1986 году метростроевское ПТУ-66 (ныне лицей Метростроя) выпустило последнюю женскую группу машинистов стационарных компрессоров, и до сих пор у нас работают замечательные женщины: Любовь Анатольевна Писецкая, Людмила Ивановна Клименко, Лидия Юрьевна Калинина, Валентина Ивановна Есина, Татьяна Даниловна Алексеева, Светлана Васильевна Сурина, Наталья Анатольевна Стенникова, Валентина Николаевна Ромашова, чуть раньше на этот участок в 1981 году пришла машинист стационарных компрессоров, Татьяна Петровна Хохлова.

С 1975 года работает на этом участке слесарь-ремонтник Владимир Петрович Рябов, а с 1983 года Владимир Кузьмич Тимуш. Нельзя не упомянуть здесь же и дежурных механиков: Григория Николаевича Стукова, Бориса Григорьевича Трусова и слесаря-ремонтника Владимира Николаевича Малонога, также свыше 30 лет своего труда посвятившего УМу и Метрострою.

**Владимир Викторович Маестный, секретарь бюро ВЛКСМ УМа в 1986–1988 гг., инженер по обучению и подготовке кадров УМ – филиал ОАО Метрострой**



# «СПЕЦНАЗ» МЕТРОСТРОЯ ДЕЙСТВУЕТ!



Проходка идет под Финским заливом, над щитом 16 метров воды, и это еще не самая нижняя точка трассы. В сутки щит проходит 6-9 колец, задача юбилейного месяца – 200! Нарастает кабель, монтируется транспортерная лента, работа смен наконец стабилизировалась, каждый знает свой «маневр», коллектив Управления механизации работает как единый крепкий организм. Задача сейчас одна: безаварийно и точно в срок пройти этот тоннель.

*Это наша беда*



**Н**ачальник участка монтажа подземных горнопроходческих машин и механизмов УМа **Евгений Чуев:**

– На этом отрезке трассы мы отказались от вертикального конвейера, и это был правильный шаг: работа значительно упростилась, скорость проходки повысилась. Да, остановки на ремонты есть, без этого никак не обойтись. Как любой механизм, работающий в режиме повышенных нагрузок, наш щит дает сбои. Но мы ищем и находим способы не снижать скоростных показателей. Традиционно для регламентных работ на проходке выделялись «ремонтные смены», мы же от них отказались и успешно совмещаем остановки на наращивание ленты и кабеля с текущими ремонтами.

Опыт, приобретенный специалистами нашего подразделения на двухпутном участке Фрунзенского радиуса оказался бесценным. Учились все: пилоты, механики, монтажники, гидравлики, электрики. Сегодня мы слышим, мол, «Южная» – это ерунда. Кто это говорит? Так может высказываться только ничего не понимающий в нашем деле невежа. Благодаря «набитым шишкам» сегодня мы видим и понимаем все проблемные зоны, все особенности и нюансы работы комплекса. Знаем, на что обращать внимание в первую очередь, работаем на опережение.

Но «на арапа» эту проходку не возьмешь, даже с большим опытом. Нужна практика проходки именно по тем породам, которые возникают перед тобой здесь и сейчас. А грунты-то здесь очень топкие, на ФР такого не было и в помине. На монтаже кольца машина опускалась на 7-10 мм: тонула, стоя на месте. Понимали забойное давление. Меняли скоростной режим. Старались проскакивать опасные места и как можно быстрее врезаться в устойчивые грунты.

Две недели назад, например, прошли каменную гряду. Вынимали по 50 камней в смену. Каждая остановка для извлечения крупного камня чревата подтоплением машины. Мы могли бы оказаться заложниками таких ситуаций, но наши пилоты реагировали четко и грамотно, и мы прошли сложный участок с хорошей скоростью: ставили в смену по 7-8 колец.

Численность нашего монтажного участка – 180 человек. Можно сказать, небольшое СМУ. Основная ударная группа – это, конечно, ИТР. Например, на руководителе проекта Сергее Мудрицком лежит ежедневная организация бесперебойной проходки, от старта до установки очередного кольца. Его «железобетонная» опора, сменные механики – 8 опытных, надежных специалистов плюс незаменимый Игорь Иванович Филиппов. Ему приходится решать проблемы монтажей на других объектах Метростроя. Мы ведь не только на этой проходке необходимы: параллельно монтируем блокоукладчики, подъемные машины, механизированные щиты на

других шахтах и стройплощадках. Работы много, а бюджет еще больше. Впереди нас ждет монтаж наклонного щита для станции «Горный институт», в апреле стартует пусконаладка водопровода от «Южной» до «Проспекта Славы».

В юбилейную дату хочу пожелать родному предприятию много интересной работы и материальной стабильности. Всем специалистам УМа желаю крепкого здоровья, в наших поликлиниках его ни за какие деньги не купишь.

На щите и на других участках проходки в свою смену работает большая бригада УМа – порядка двадцати пяти человек. Пилоты, гидравлики, электрики, группа монтажников, контролирующая и обслуживающая работу всех узлов горнопроходческого комплекса.

Механик УМа, он же начальник смены **Виктор Суббота:**

– Мы опускаемся все глубже, и хотя в верхней половине забоя пока еще чет-

вертикальные отложения и нередко камни, в лотке-то уже кембрий! Параметры и настройки постепенно выравниваются, корректируется стиль управления и скорость. Сейчас ситуация стабильная, машина управляется уверенно.

*Мозг и сердце щита – центр цифрового управления. Пилоту надо обладать особыми качествами: железной собранностью, быстротой реакции, высокой концентрацией внимания и безупречной памятью.*

Андрей Черкасов пилотирует уже пятую трассу. Начинал с наклонных ходов, вел щит на трассах «Южная» – «Дунайский проспект», «Туристская улица» – «Новокрестовская».

– В Метрострое работаю десять лет. Когда появился горный комплекс для проходки наклонного хода станции «Обводный канал», группе УМовцев, в том числе, и мне предложили учиться его пилотированию. А сегодня на проходке двухпутного тоннеля в разных сменах работают пилоты того самого первого набора, мои друзья и коллеги: Валерий Михайлюк, Вячеслав Срыбный, Константин Богатырев.

Дело наше благодарное, но нервное. Резкое падение давления, выброс грунта, крупные камни, не закрывающаяся задвижка, остановка конвейера: на любую нестандартную ситуацию реагировать следует мгновенно. Мы же идем практически вслепую: геологоразведка, какой бы детальной она ни была, не передает всех подробностей трассы. Например, на этой проходке мы часто попадали на очень обводненные участки. Жидкого грунта в лотке было столько, что при любой неточности в работе пилота «откапываться» приходилось всей сменой. Все натерпелись, намучились. На таких участках правильные действия пилота – залог спокойной работы твоих товарищей. Если

растеряешься, не закроешь вовремя задвижку, вся смена будет лопатить жидкую глину и вытаскивать камни.

Механик УМа **Виктор Яскевич:**

– Самое дорогое на монтажном участке – это рабочие люди. Пусть механики будут семи пядей во лбу, но руками-то делают люди! А людей надо и вдохновлять, и подбадривать, и «деньгу» платить. На нашем участке есть костяк, человек двадцать настоящих «зубров», таких, как Евгений Васильевич Шибаленко (на рабочих площадках Метростроя больше 40 лет), Владимир Алексеевич Понамарев, монтажник Усачев, сварщик Сережкин, бригадир Георгий Воронцов, монтажник Роман Варламов... Это элита рабочего класса Метростроя. Я вообще считаю, что наш монтажный участок – самое почетное место работы! Это спецназ всего Метростроя, это «когорта», которую куда бы ни послали – они никогда не подведут. Монтажный участок всегда был, есть и будет единым братством настоящих мужиков.

Поздравляю Метрострой с днем рождения УМа! Всем проходчикам богатырского здоровья! Ну и не забывать, что мы – первопроходцы, и что построенный нами тоннель будет служить другим людям сотни лет.



*Потому, потому, что мы пилоты...*

# РАСТВОР ТАМПОНАЖНЫЙ – КОМПОНЕНТ ОЧЕНЬ ВАЖНЫЙ



Строительство «Новокрестовской» идет полным ходом. Сегодня это – один из важнейших метростроевских объектов, на котором трудятся работники строительного отдела Управления механизации.

Обстановка на объекте рабочая, нельзя допускать ни минуты простоя. Сюда подвозят цемент, песок, бетонные блоки, арматуру, все это надо вовремя разгрузить и организовать бесперебойный рабочий процесс.

– Очень важно вести грамотное нагнетание тампонажного раствора, – рассказывает заместитель начальника строительного участка, заведующий лабораторией Сергей Станкевич. – Для этого УМом поставлен завод Штеттер, он полностью автоматический. Он производит тампонажную смесь, вяжущие наполнители песка, воды и добавок. Корректируя компоненты, добиваемся нужных свойств

раствора. В разных геологических условиях можем изменять его свойства, чтобы добиваться более качественного тампонажа.

– Какие сложности возникают? – спрашиваю его.

– Когда вы идете на небольшой глубине, очень важно предотвратить осадки земной поверхности. В Шушарах мы проходили под КАДом, под железной дорогой, то есть, проходили под сложнейшим комплексом технических сооружений. Так что опыт имеем хороший. А вообще, сложность – сам завод, ведь это – куча автоматики, цифровой техники, надо все грамотно и своевременно обслуживать.

– Участок у нас длинный, – продолжает начальник смены, горный мастер Антон Мамаев, – 2900 колец.

Умножаем на 1,8 и получаем почти 6 километров. Прочность раствора проверяется на каждом кольце. Контроль поступающих материалов проводится ежедневно. То есть, все это – довольно простой производственный процесс.

Понятно, что даже при прекрасно организованной работе скорость проходки не всегда одинакова. Поставка колец бывает неравномерной, сегодня восемь,

завтра десять, послезавтра – одно, а тампонажный раствор должен обеспечивать проходку десяти колец, то есть, если проходчики ставят всего два кольца, нужно, чтобы жизнеспособность раствора была минимум двенадцать часов. Его надо грамотно использовать, чтобы он вставал за обделкой, полностью заполнял все пространство и обеспечивал прочную связь между грунтом и обделкой.

В лаборатории подбирается тампонажный раствор, проверяется качество.

– А кто у вас лучшие люди?

– У нас все лучшие! Можете всех фотографировать на доску почета. Жаль, сегодня нет нашего лучшего лаборанта Александра Вихрова.



Лаборант  
Алешунин Денис Михайлович

В эту смену работал молодой лаборант Денис Алешунин. Он регулярно наполнял смесью цилиндрическую форму и аккуратно ее поднимал. На железный лист, как на плиту, в виде блина выливался раствор. Денис делал замеры и выливал раствор в емкость. Все точно соответствует ГОСТу? Отлично. Качество раствора должно быть одинаковым в этой емкости и на всем участке.

– На каждом кольце выполняется проверка на раскисаемость, на растекаемость, на жизнеспособность, на суточную прочность, – говорит Антон Мамаев.

– Мне тут работать очень нравится, – скромно добавляет бетонщик Павел Богданов, – всегда ставятся новые задачи.

Здесь, как в войсках Суворова, каждый солдат знает свой маневр. Помогает участок Комбарова, участок Миллера. Отдел снабжения работает хорошо, Станислава



Бетонщик 1 разряда  
Богданов Павел Андреевич

Станиславовича Любинского строители вообще называют лучшим начальником участка в УМе. Но это уже лирика. Главное, что в результате такой трудоемкой и грамотной работы получается тоннель на века!

– Будет что рассказать детям и внукам, – в один голос говорят Антон Мамаев и Сергей Станкевич. – Привезем их на «Новокрестовскую», покажем станцию, стадион, на котором, надеемся, «Зенит» будет добиваться чемпионства из года в год.



Передовики строительного участка  
УМа на «Новокрестовской»

## ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ



Здравствуй, уважаемая редакция. Пишу вам как работник Управления механизации, с благодарностью откликаясь на вашу статью в февральском номере о нелегком труде нашего коллектива при строительстве двухпутного тоннеля до станции «Новокрестовская».

Строительство оно потребовало от нашего коллектива приложения невероятных усилий, слаженности отдельных подразделений ради общего дела. По случаю окончания самого сложного участка работ у меня родились эти стихи.

Где обнимали огни залива  
Невы строгую гладь,  
Где новые берега намыва  
Мы смогли у моря забрать.

Под мраком вод, среди песков  
Во царстве глин, камней и пльвунов  
Мы разрезали землю пополам.  
Не зная счета ни ночам, ни дням.

На злобу дня и вопреки надуманным прогнозам  
Мы были, как бельмо в глазу, как во плоти заноза.  
Когда нас скептики грязью поливали,  
Мы молча шли и темпа не срывали.

Одна лишь ты с нами была, нас любя,  
Рожденная в жерле рурского горна.  
Не сталью железной мы звали тебя, –  
«Надеждой» – именем гордым.

С тобой мы прошли размывы, пески.  
Давления тверди земной тиски.  
Обвалы и разрывы транспортной ленты,  
Замены катков и режущего инструмента.

Болеи делом мы своим.  
Во славу города родного  
Чтоб в праздник мира и футбола  
С подарком нашим стал он целым одним.

Сергей Ефремов





## Ведущий юрисконсульт УМа

Василий Геннадьевич Борисов:

### «Профсоюзы – наша сила!»

Василий Геннадьевич Борисов, ведущий юрисконсульт УМа, стал председателем профсоюзного комитета предприятия в 2011 году и переизбран на этот пост в 2015-м.



Он занял председательское кресло после Анатолия Мееровича Салганика, вся жизнь которого была отдана Метрострою. Им была задана высокая планка работы профсоюзной организации, снижать которую Василий Борисов считает недопустимым пренебрежением к рабочему человеку. В целом все получается, и сегодня в Управлении механизации – самая большая профсоюзная организация, более пятисот человек.

– Нами были введены некоторые новшества, – рассказывает Василий Геннадьевич. – Мы стали выезжать на экскурсии, которые организовываем для наших сотрудников, причем каждый выезжающий может взять с собой одного члена своей семьи. Конечно, это для людей дополнительный стимул. В прошлом году посетили Выборг, в апреле 2017 года поедим в Псков, планируем выезд как раз в день рождения Ленина.

– И в его музее побываете? – не могу удержаться от этого вопроса.

– Пока не знаю. Но обязательно посетим Кремль. К сожалению, из-за финансовых проблем такие поездки нечасты. Есть у нас и новшества спортивного характера. Например, играем в пейнтбол. Пока играем своим коллективом, но надеемся, что реализуем план и общеметростроевских соревнований.

Очень важная часть деятельности профсоюза – организация бесплатных юридических консультаций для работников УМа.

– Насколько я знаю, никто до нас такого в Метрострое не практиковал, чтобы заключался договор с юридической фирмой о юрпомощи для своих сотрудников. Это новшество возникло из-за того,

что я работаю в УМе юрисконсультом. Ко мне стали подходить люди и задавать различные вопросы. Но у меня юридическая направленность все-таки ограничена производственной сферой, а вопросы касаются широкого спектра проблем: семейного и жилищного права, имущественных отношений, связанных с наследством, и многого другого. Поэтому мы заключили договор с юридической фирмой. Все обращения наших сотрудников мы держим на контроле, знаем, кто обратился, с каким вопросом и каков был результат обращения. Такая практика прижилась, в месяц фиксируется до двадцати обращений. Почему эта сфера деятельности перспективна? Люди нередко считают, что в определенной ситуации имеют право на что-то. А это не всегда так. В обычной консультации юристы могут взяться за заведомо проигрышное дело ради того, чтобы просто получить деньги с клиента. У нас не так. Человеку в таких случаях разъяснят, почему не стоит вступать в юридический спор, если шансов на положительный результат нет.

Важнейший инструмент, регулирующий жизнь предприятия, – коллективный договор.

– Многие пункты, прописанные в нем, воспринимаются работниками подчас как вещи, сами собой разумеющиеся. Между тем, для такого восприятия проводится большая работа. Коллективный договор заключается на три года между профсоюзом и руководством предприятия. Если его не перезаключить, работники на совершенно законных основаниях лишатся многих льгот.

Безусловно, успешной работе профсоюза способствует и то, что к ней с пониманием и знанием дела относится директор Управления механизации Валерий Дмитриевич Кузнецов. Ведь когда-то Валерий Дмитриевич тоже был председателем профсоюзного комитета.

Ни одно обращение в профсоюзный комитет не остается без внимания.

– Стараемся, все делаем для людей, – резюмирует Василий Геннадьевич.

## Специалист отдела кадров УМа

Наталья Алексеевна Бирюкова:

### «Молодежь стремится в УМ!»

– На нашем предприятии работает много молодежи с высшим профессиональным образованием. Это очевидное требование времени, и мы должны ему соответствовать. Между нашим предприятием и рядом технических вузов Петербурга, прежде всего, Горным институтом и ПГУПСом заключен договор о сотрудничестве. Будущие инженеры приходят к нам на практику уже после 1-2 курсов, многие из них стремятся остаться в УМе работать. Лучшие специалисты и перспективная молодежь добиваются многого: у нас, если прилагать усилия, профессионально совершенствоваться и иметь организаторские способности, можно построить успешно будущее. В то же время большинство наших самых активных и толковых молодых инженеров ведут не только «кабинетный» образ жизни, им интересно как их разработки и новые инженерные решения внедряются на объектах. Можно назвать много таких специалистов, например, Сергей Александрович Коновалов, ныне возглавляющий ПТО, Роман Николаевич Коштырев, заместитель директора Управления механизации, механики монтажного участка, участка ремонта и проката горнопроходческого оборудования.

В УМе востребованы и рабочие специальности: монтажники горнопроходческого оборудования, электрослесари, сварщики, слесари-ремонтники, проходчики. Наши рабочие обучаются в учебных комбинатах и на курсах повышения квалификации, приобретают дополнительные рабочие профессии. Молодые ребята учатся у старшего поколения надежности, ответственности, набираются бесценного практического опыта. В свою очередь, специалисты среднего возраста учатся у молодежи премудрости цифровых технологий, динамичности, восприимчивости к новым техническим направлениям. Мне кажется, что такое взаимное обогащение знаниями очень полезно для нашего предприятия.

Вообще такие качества, как надежность, стабильность, работоспособность отличают практически всех специалистов Метростроя и, конечно, УМовцев тоже. Здесь приветствуется активность, мобильность, динамичность, универсальность и в то же время ответственность, тщательность, умение доводить до конца любую порученную работу.



### Владимир Гвоздков, контролер-приемщик:

– У нас в УМе много положительного. Взять хоть столовую. Чисто, цветы. Пицца хорошая. И не надо, как, помните, в фильме «Девчата», просить «пожирней и погуще», всегда дают хорошие порции, кормят сытно. Хочется, чтобы организовывали больше выездов, как это было раньше. На совместном отдыхе раскрываются таланты, а сегодня УМ – молодежный, очень перспективный коллектив.

### Александр Начев, слесарь механосборочных работ:

– В УМе хорошо организована социальная. Когда есть желание, езжу на экскурсии, которые организовывает профсоюз. Вот если бы еще почаще выдавали рабочие рукавицы, совсем было бы хорошо. Пара на месяц – это ни о чем, они через неделю уже никуда не годные. Понятно, что это давно утвержденные нормы, но все же. А все остальное – в порядке!



### Михаил Ключкин, электрослесарь-монтажник подземного горнопроходческого оборудования:

– Профсоюзу спасибо. Детям подарки дают на Новый год. Надеюсь, что будет путевка в летний пионерский лагерь. Здесь же на Говорова – все здорово! Везде душкомбинаты, а у нас прямо VIP-сауна! Шикарно! В бытовом плане все отлично. Хотелось бы, чтоб на объектах, куда мы часто выезжаем, для УМовцев были созданы похожие условия, а то у нас нет отдельных помещений в душкомбинатах, чувствуем себя непринятыми гостями.



### Станислав Любинский, начальник участка строительных работ:

– В двух словах не скажешь, а в одном – не поймешь. Ну, а если шутки в сторону... Когда в 2008 году я пришел в УМ, то удивился: здесь действует полный соцпакет, даже учебные отпуска оплачивают! Где такое есть? Кто сетует – пусть взглянет за соседние заборы. Там он увидит совсем иное отношение к рабочим. Кроме лестных слов, ничего не могу сказать о нашей организации. Все идет от руководства, а у него есть понимание, что рабочий класс – основа всех строек.



### Юрий Шаповалов, слесарь-ремонтник:

– Наше руководство всегда идет навстречу по улучшению условий труда. У нас всегда много сварки, значит, много дыма. Гляньте: в цехе сделали хорошую вентиляцию, нормально дышится. Поменяли систему отопления, раньше без ватника замерзли бы, а теперь хоть в рубашке ходи. Полы были бетонные, теперь настили со специальной пропиткой. Работа – в удовольствие. Да и жизнь тоже, тем более, что жилье я получил за счет УМа.



### Павел Савушкин, электросварщик:

– Нравится разнообразие работы. Отличная организация труда. Желаю дальнейшего развития УМу, потому что УМ – это голова и сердце всего Метростроя.

Спорт

# В УМе СПОРТ НА ВЫСОТЕ!

Каждый работник Метростроя знает, какое место отводится в жизни всей организации физкультуре и спорту. Управление механизации в общекомандном зачете XXX спартакиады ОАО «Метрострой» 2016 года заняло второе место.

Среди безусловных лидеров – волейболисты. Так, в Спартакиаде волейболистам УМа удалось выиграть два основных турнира: первенство Метростроя и турнир на туристическом слете в Приморске.

– В 2016 году средний возраст команды составил 24 года, – рассказывает методист по спорту УМ Викторин Петрунинцев, – Молодые амбициозные парни, достигшие хорошего уровня, попросили заявить команду на первенство Петербурга среди любительских команд (КВЛ). КВЛ делится на четыре группы: Лайт, Медиум, Хард и Суперхард. Директор УМа Валерий Дмитриевич Кузнецов пошел нашей молодежи навстречу и одобрил участие команды в первенстве, а директор стадиона Петр Сергеевич Ефремов выделил время в спортивном зале на Левашовском, д. 11/7, где регулярно по воскресеньям волейболисты проводили тренировки. С первых игр была заметна сыгранность игроков команды, подстраховка, хорошие комбинации в атаке. Одержав в течение трех месяцев десять побед и лишь однажды проиграв, команда волейболистов УМа заняла первое место и право перехода в Хард-лигу.

Связующие Александр Мжелский, Михаил Текотев хорошо выводили на атаку первый темп – Стаса Соловья, Дмитрия Финогенова. В диагонали сильными ударами выделялся Антон Уткин. Разнообразно в атаке играли доигровщики Михаил Чирков, Максим Лепкович, Евгений Никонов, Дмитрий Дюкарев. Надежными либеро в обороне были Виктор Бурбин, Всеволод Золотарев.

Похвала волейболистов со стороны методиста по спорту вполне заслуженна, как и победа в первенстве города среди любительских команд и переход на более высокий соревновательный уровень. Капитан команды, кандидат в мастера спорта Михаил Текотев, работающий в УМе бетонщиком, увлечен волейболом с детства, участвует в различных турнирах еще с «Веселых стартов». Занимался в ДЮСШ «Экран» Выборгского района, выступал за сборную города.

Конечно же, команда, ведомая таким капитаном, не могла не добиться успеха.

– Поддержка волейбола в УМе – грандиозная, – говорит Михаил Текотев, – и моральная, и материальная. Волейбол – прекрасная игра. Очень жаль, что Петербург потерял в ней лидирующие позиции. Ну а мы будем прикладывать максимум усилий, чтобы одерживать победы и тем самым популяризировать волейбол.

– Хорошо бы еще более активно развивать баскетбол, – добавляет механик шахтной поверхности Владимир Андриялайтис, капитан баскетбольной команды, выигравшей в сезоне

2015–2016 годов Кубок профсоюзной лиги.

Литовская фамилия Владимира побуждает меня спросить о баскетбольных пристрастиях к каунасскому «Жальгирису», памятуя легендарных Арвидаса Сабониса, Сергиуса Йовайшу, Вольдемараса Хомичюса или Римаса Куртинайтиса, который сейчас работает тренером одной из российских команд. Но Владимир – человек другого поколения, эти имена знает только понаслышке.

– Баскетболом я занимаюсь с шестнадцати лет. Честно сказать, наш баскетбол не смотрю, я с детства увлечен матчами НБА. Вот это уровень! Вот к какой игре надо стремиться.

А вот электрослесарь-монтажник Александр Васинькин из игровых видов спорта ушел. Решил переквалифицироваться, так сказать, из командного игрока в одиночника.

– Стала немного напрягать зависимость от коллег, вот я и выбрал игру, в которой результат зависит только от меня самого.

Его нынешняя спортивная специализация – настольный теннис. И тут он – сам себе хозяин. Этот доступный для каждого вид спорта также популярен в УМе. Поставлены столы, и в нерабочее время есть возможность поиграть. Кроме того, руководство оплачивает абонементы в сеть клубов «Спортлайф».

Пинг-понг – отличная игра, но все же королевой спорта называют легкую атлетику. И в этом королевском виде УМу есть чем гордиться. Легкоатлет Григорий Заварин, работающий инженером-технологом, вписал свое имя в спортивную историю предприятия. Он первым за 76 лет существования Метростроя пробежал стометровку менее чем за 11 секунд. Выступая на первенстве города, занял там 10 место, что является высоким результатом.



Узнаете капитана с кубком? Директор УМа Валерий Дмитриевич Кузнецов! Так что спорт в Управлении механизации под надежным покровительством и защитой!



И это при том, что легкой атлетикой Григорий стал заниматься только в Управлении механизации, а до этого специализировался в плавании.

А разве в наше время можно обойтись без футбола? Так вот, УМовцы в прошлом году выиграла футбольный Кубок строительных компаний. Немалая заслуга в этом капитана футбольной команды, слесаря-монтажника, специалиста по гидравлике Всеволода Золотарева, который выступает также и за волейбольную команду УМа, и бегаёт легкоатлетические кроссы.

– Каждый четверг мы проводим тренировки на Левашовском проспекте, – говорит он. – Я в УМе работаю шесть лет. Мне кажется, что нигде, кроме как у нас, спорту не уделяется столько внимания.

– Точно, – подхватывает электрослесарь-монтажник Алексей Гапонов, – мне есть с чем сравнивать. До УМа я работал на предприятии в Металлострое. Так это – небо и земля!

Алексей Гапонов – удивительный спортсмен. Он – мастер спорта по зимнему полиат-

лону. Полиатлон – это комбинация лыжного бега свободным ходом, стрельбы и подтягивания. Данный вид тросборья введен в спортивную жизнь на основе нормативов ГТО. Кроме того, Алексей – кандидат в мастера спорта по зимнему триатлону (бег, велосипедная и лыжная гонки), кандидат в мастера спорта по легкой атлетике, первозрядник по гребле на байдарках и каноэ.

Этой зимой принял участие в Лыжные России. Стартовал вместе с биатлонистом, заслуженным мастером спорта Алексеем Слеповым, который, не отобравшись на мировое первенство, победил вместе с любителями спорта по народной трассе.

– Ну и как? – спрашиваю.

– Естественно, умчался далеко вперед и выиграл.

– Кто?

– Слепов, конечно.

Что ж, все-таки он – трехкратный чемпион Европы, чемпион России и прочая, и прочая...

Алексей Гапонов внимательно следит за спортивными событиями. Больше всего радуют успехи лыжников. В первую очередь настоящего героя нашего времени – Сергея Устюгова!

И когда все успевает?

– Чем больше ты занят, тем лучше организуешь свое время, – уверен Алексей и с ним трудно не согласиться.

Все, с кем довелось побеседовать о спортивной жизни Управления механизации, адресовали слова благодарности начальникам участков, а особенно Станиславу Станиславовичу Любинскому и Александру Николаевичу Фомичу за помощь в организации занятий физической культурой и спортом.

И все, практически в один голос, заявили:

– Главное, что физической культуре и спорту оказывает поддержку сам генеральный директор УМа Валерий Дмитриевич Кузнецов. В этом – основа спортивных успехов нашего предприятия.

## ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### АПРЕЛЬ

3	Измерова Татьяна Васильевна (УМ) – 50 лет	11	Тузина Галина Степановна (Управление) – 85 лет	21	Далгатов Арсен Вагабович (РЭУ) – 60 лет
4	Мартынова Тамара Николаевна (АТП) – 70 лет	13	Задоров Владимир Николаевич (СМУ-9) – 70 лет	23	Михайлова Нина Николаевна (УПТК) – 60 лет
5	Маслов Василий Николаевич (ТО-3) – 85 лет	14	Сенькина Нина Александровна (СМУ-13) – 80 лет	25	Васенков Владимир Григорьевич (СМУ-20) – 65 лет
9	Гарипова Ирина Викторовна (СМУ-19) – 55 лет	17	Мордалева Майя Григорьевна (Управление) – 80 лет	26	Малинкина Елена Валерьевна (УМ) – 50 лет
		19	Синичкин Борис Моисеевич (Управление) – 80 лет		
			17	Корнева Антонина Петровна (СМУ-17) – 65 лет	
			19	Ляхов Николай Михайлович (СМУ-17) – 65 лет	
				28	Румянцев Николай Андреевич (СМУ-17) – 80 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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

0+

Редактор: Андрей Бергнер

Корреспондент: Алексей Ерофеев

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 03.04.2017 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 1 700 экземпляров.