

ДО «НОВОКРЕСТОВСКОЙ» 600 МЕТРОВ!



Проходка дело живое, а трасса под Финским заливом – тяжелая. Гладко, без проблем не получается. На подготовку каждого шага вперед и устранение неисправностей, хочешь, ни хочешь, приходится тратить время. Это называется простым. Но для тех, кто сутками вкалывает в тоннеле, дни и ночи «простоев» – самые тяжелые и изматывающие.

До «Новокрестовской» остается менее 300 колец. К станции надо выйти в первых числах января. Здесь в тоннеле никто ничего не обещает, нет ни «передовиков», ни «отстающих», ни наград ни наказаний, ни пустых разговоров. Только работа, туман, глина и огромная грохочущая машина.

Оценить износ уплотнений главного привода, осмотреть шнек, произвести замену щеточных уплотнений, проверить состояние всех рабочих узлов и механизмов. Предстоящий ремонт – важный и ответственный момент: следующий участок проходки от «Новокрестовской» до демонтированной камеры у станции «Приморская» непростой и протяженный – почти два километра.

– *Вы по-прежнему отстаете от графика...*

– К сожалению, отставание от графика сохраняется. Тем не менее шансы закончить проходку в срок – в июле 2017 года – есть. Через 10-12 колец мы начнем подниматься к поверхности постепенно снижая давление в призабойной камере. Легче будет прокачивать смазку главного привода, улучшится процесс кондиционирования грунта, будет меньше налипания на режущий орган. Надеюсь, что повысится и средняя скорость проходки.

Для выполнения общей задачи в срок нужен грамотный, сработанный коллектив. И он есть. Управление механизации, Метроподземстрой, Управление-15 – проверенные, надежные подразделения Метростроя. Идет напряженная совместная работа. Надо верить в успех.



Главный механик ОАО «Метрострой» Павел Колпаков:

– Наши проблемы связаны в основном с геологическими особенностями трассы и нестандартными условиями проходки

под Финским заливом. Во-первых, в целях безопасности, мы вынуждены идти с повышенным давлением в забое – 2,6 бара. Большое давление не позволяет разогнать машину до требуемой скорости. Еще одна особенность трассы – высокая плотность кембрия. При таком давлении и такой плотности глины необходимо очень точно подбирать схему кондиционирования породы. Если усилить подачу воды, порода становится жидкой, ее тяжело «ловить» в лоток – она разливается и разбрызгивается, все механизмы

покрываются плотной коркой глины. Если уменьшать подачу воды, работать становится удобней, но глина быстро налипает в дозаторном конвейере и буквально заваливает его. Опять остановка. Разгребаем, расчищаем, размываем.

Все понимают, что до станции осталось не много. Но впереди сложный поворот трассы – последний перед «Новокрестовской». Каждый отдает себе отчет в том, как важно пройти этот участок без сбоев и остановок. Необходимо «удержать» поворот точно по проекту – здесь не следует стремиться к рекордным скоростям. Многое зависит от слаженности и точности действий маркшейдеров и пилотов щита. Фактически они совместно обеспечивают проходку – пилот ведет машину, маркшейдер выбирает оптимальную схему сборки кольца. Сейчас это главный «дуэт» на проходке.

– *В каком состоянии щит?*

– Щит в исправном состоянии. Но от точки последнего осмотра прошли под

Финским заливом уже полкилометра. На этом участке трассы усилия пресса на режущем органе слишком часто достигали предельных значений. Конечно, хочется дойти до «Новокрестовской» без осмотров и ремонтов, но сделать это все-таки придется. Пора осматривать оконтуривающие шарошки – их выход из строя может привести к потере управления машиной. Пора ремонтировать изношенное щеточное уплотнение: сейчас происходит выбрасывание тампонажного раствора и породы непосредственно в щит. Нам рекомендовано добраться до прибрежной зоны и сделать остановку на 1530 кольцо. Впереди почти 300 метров (150 колец).

– *Какие ремонтные работы будут необходимы на «Новокрестовской»?*

– В котловане «Новокрестовской» предстоит детально обследовать режущий орган, оболочку щита, произвести дефектовку юбки – есть предположение, что на юбке имеются деформации.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

**ЕСТЬ ЧТО
ВСПОМНИТЬ,
ЕСТЬ, К ЧЕМУ
СТРЕМИТЬСЯ!**

СТР. 2-3

**КРАСНОСЕЛЬСКО-
КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ:
СТАРТУЕМ
С «КАЗАКОВСКОЙ»**

СТР. 4

**НЕ НУЖЕН НАМ
БЕРЕГ
ТУРЕЦКИЙ...**

СТР. 7

**ЗАВЕРШЕНА ПОДПИСКА
на газету «Метростроитель» на 2017 г.**



По ее итогам количество экземпляров газеты увеличилось почти на сто экземпляров. Спасибо всем, кто был среди первых, приславших заявки на подписку. Это – Вычислительный центр, «Метроподземстрой», ЖБКиД, УПТК, РЭУ и Управление-15.

Мы со своей стороны сделаем все возможное, чтобы наша газета стала еще содержательней и интересней.

Редакция газеты «Метростроитель»

С юбилеем!

ЕСТЬ ЧТО ВСПОМНИТЬ,

ЗАО «СЕМНАДЦАТОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕТРОСТРОЙ» – 70 ЛЕТ!

Эта организация всего на пять лет моложе Метростроя. История «Семнадцатого управления» началась вскоре после окончания Великой Отечественной войны, когда в соответствии с приказом №379 Министерства путей сообщения СССР по строительству Ленинградского метрополитена от 21 октября 1946 года на базе предприятия «Путьремстрой №3» было организовано Строительство №17. Впоследствии несколько раз менялась форма названия, пока в 2001 году компания не получила нынешнее – ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой».

ИСТОРИЯ В ГАЗЕТНЫХ СТРОЧКАХ

Тогда, семьдесят лет назад работникам предприятия многое приходилось делать впервые, ведь метро в СССР существовало только в Москве. Кроме того, метрополитен – объект стратегически важный и подход к строительству должен быть нестандартный, учитывая и опыт создания станций мелкого заложения в Москве, и характерные особенности грунтов в Ленинграде. На первых порах помогало то, что у большинства рабочих был опыт работы в шахтах. А еще в первые послевоенные года людям была присуща твердая уверенность в правоте своего дела и стремление к трудовым победам. Починны передовиков производства подхватывались по всей стране на всех предприятиях.

Табельщица Коломенского паровозо-строительного завода имени В.В. Куйбышева Галина Сергиенко выступила с призывом к служащим переходить на рабочие должности. И вот, ее призыв подхватила табельщица только что организованного Строительства-17 Клавдия Марышкина. В статье «Буду учиться на проходчика», опубликованной в газете «Строитель» 2 ноября 1946 года, она пишет: «Два года я работаю табельщицей в бывшем Путьреме-3. Но это дело меня не удовлетворяло... Я попросила начальника строительства №17 перевести меня на работу в шахту, чтобы овладеть профессией проходчика... считаю своим долгом быть в первой шеренге строителей крупнейшего сооружения четвертой сталинской пятилетки – Ленинградского Метрополитена».

МЕТРОСТРОЕВЦЫ РАВНЯЙТЕСЬ НА ЛУЧШИХ СТАХАНОВЦЕВ, ПОДЪЯГИВАЙТЕ ОТСТАЮЩИХ ДО УРОВНЯ ПЕРЕДОВИКОВ



Работать творчески, плодотворно
Рабочие, инженеры в служебном здании строительства №15 с большим воодушевлением обсуждают на своих собраниях образцы передовых предприятий Ленинграда. В принятом на собраниях социалистическом обязательстве говорится: «В ознаменование 30-летия Советской власти встретить выданными годовыми производственными программами. Чтобы выполнить это обязательство мы повысим производительность труда до 123 процентов. Конкретные социалистические обязательства взяли производственные участки Строительства желтого цвета».

Молодые специалисты откликнулись на такие призывы.

Уже в 1949 году отряд метростроевцев стал пополняться выпускниками училища Ленметростроя.

Фамилии работников Строительства-17 то и дело упоминаются в числе лучших представителей Ленметростроя. Открываем газету «Ленинградское метро» от 21 октября 1953 года. Среди мастеров своей профессии по итогам предыдущего месяца названы проходчик Алексеев и плотник Абрамов из Строительства-17, да и само подразделение, которым тогда руководил Юрий Филиппович Соловьев, названо лучшим.

Вклад специалистов «Семнадцатого управления Метрострой» в строительство питерской подземки огромен, а среди тех. Кто здесь работал – Георгий Александрович Федоров, возглавлявший Управление Ленметростроя в 1978–1988 годах, начальник СМУ-17 Петр Владимирович Рогачев... Много достойнейших людей.

Вспомним только некоторые моменты истории.

СТАНЦИИ – ЗНАКИ ОТЛИЧИЯ

«Площадь Мужества» была наряду с «Политехнической» одной из первых двух в Советском Союзе односводчатой станцией глубокого заложения. ее глубина 67 метров. В основе конструкции таких станций заложен принцип обжатия обделки в породу для сводов большого пролета. естественно, перед началом строительства многократно проводились испытания и исследования, убедившие инженеров и строителей в надежности и долговечности принятых в проекте конструктивных решений, а зодчих – в широких возможностях тематического архитектурного оформления таких станций. Заложенные в конструкции технологические возможности позволили организовать процесс сооружения станции по поточному

принципу, с совмещением всех основных циклов, что намного сократило сроки строительства. В итоге «Площадь Мужества» была построена за 25 месяцев, в то время, как станции других типов возводились за 36-40 месяцев. Вообще эта станция, посвященная героизму ленинградцев в годы Великой Отечественной войны, стала в определенной степени знаком отличия, своеобразным орденом Мужества и для работников Семнадцатого управления, ведь они стали основными подрядчиками при ликвидации аварии и восстановлении сквозного движения на перегоне в зоне «Размыва».

На другой односводчатой станции «Проспект Большевиков» была впервые использована механизированная проходка верхнего свода, что опять-таки увеличило скорость проходки. На станции «Крестовский остров» также впервые были смонтированы железобетонные колонны, заменившие колонны металлические, что позволило существенно снизить затраты на строительство.

СОЗИДАТЬ, НЕ РАЗРУШАЯ

Наверно, многие помнят, сколько споров вызывал проект строительства станции «Адмиралтейская», начиная с выбора места для наземного вестибюля. Опасения горожан были связаны с тем, что в непосредственной близости находились выдающиеся памятники архитектуры – Зимний дворец, Адмиралтейство, да и вообще любое здание в начале Невского проспекта и в районе Морских улиц представляют историко-культурную ценность. Много копий было сломано в дискуссиях, зато в результате нашли самое оптимальное решение: разобрать с последующим восстановлением дом на углу Малой Морской улицы и Кирпичного переулка. Этот вариант устроил всех – и градозащитников, и городскую власть, а для метростроителей этот объект стал одним испытанием на прочность в самом широком смысле этого слова, поскольку для снижения деформаций и уменьшения оседания земной поверхности при проходке верхнего свода станции специалистами Семнадцатого управления были применены защитные экраны, которые устанавливаются по технологии опережающей крепи в верхней и боковой частях выработок.

Задача значительно усложнялась еще и тем, что на завершающей стадии строительства работы велись на действующей линии метрополитена. Так, например, доставка необходимых материалов и выдача объема разработанной породы выполнялась мотовозами только в период «ночного окна».

УСКОРЕНИЕ НЕ В УЩЕРБ КАЧЕСТВУ

Впрочем, сложности, возникавшие в разное время и по разным поводам, никогда не пугали метростроителей. В 1980-е, доперестроечные, годы, на которые, наверно, приходится пик строительства транспортных магистралей, перед всеми работниками отрасли поставили задачу по ускорению темпов строительства. Для метростроителей это означало пересмотр нормативных скоростей механизированной щитовой проходки перегонных тоннелей. Следовало вместо 250-ти метров в месяц проходить 400. Это чем-то напоминало 1930 год, когда на машиностроительном заводе имени Карла Маркса был принят первый в стране «встречный план», то есть, рабочие предприятия взяли на себя более высокие обязательства, нежели те, что были предусмотрены вышестоящей планирующей организацией. Та история послужила импульсом для создания кинофильма «Встречный».



Передовая бригада монтажников СМУ-17 на стадионе

Через пятьдесят с небольшим лет ленинградские метростроители приняли вызов времени и среди передовиков вновь оказалось Семнадцатое управление. Проходку между будущими станциями «Волковская» и «Международная» стали вести ритмично со скоростью не менее четырехсот метров в месяц.

Эта история вполне могла бы послужить толчком к созданию фильма о героях-метростроевцах. Но резкие перемены в стране, приведшие к развалу Советского Союза затормозили не только героические устремления строителей, но и вообще плановое развитие метро в городе на Неве. Прекратилось финансирование, практически остановились работы.

НАШ АДРЕС: ЮЖНАЯ ДОРОГА, 25

Потребовалось много времени, чтобы возобновить строительство новых станций. Правда, нельзя сказать, что наладилось должное финансирование. его катастрофически не хватает. Однако работы ведутся на многих направлениях. И вновь на передовых рубежах – ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой».

– В Семнадцатом управлении началась моя трудовая деятельность, когда я попал в него на студенческую практику, – рассказывает заместитель главного инженера Филипп Николаевич Козлов. – В целом, это комфортное место для работы с точки зрения человеческих отношений.

Высока цена этих слов, сказанных на объекте, к которому приковано внимание едва ли не всего мира – строящемся стадионе на Крестовском острове. Работа кипит на всех участках.

Мобильный телефон Филиппа Николаевича звонит не переставая. Мы прерываем разговор.

– Да. Уже дана команда. Сейчас все будет сделано! – говорит он и продолжает:

– На этом объекте мы начинали с заместителем начальника участка Ильей Олеговичем Яковлевым. его вклад в то, что мы успели сделать – огромный, его невозможно преувеличить. Стадион – сложнейший и в техническом, и в эмоциональном плане объект. Ситуация подчас меняется по несколько раз на дню.

– Ну прямо как в матче «Зенита» с «Максбаи». Только что проигрывали 0:3 и вдруг четыре гола за двадцать минут.

– Примерно так. Главное, чтобы резкие повороты всегда приводили к победе. А я уверен – так будет. Объект сдадим вовремя. Хочу отметить, что город прилагает максимум усилий для пуска стадиона, задействованы все административные ресурсы, а власть Петербурга, как заказчик, выступает не в роли надсмотрщика с кнутом, а в роли партнера, нацеленного на общий успех.

Семнадцатое управление работает на двух отметках: 14, 55 и 10,2. Занимается, в том числе и отделочными работами в лестнично-эскалаторных группах. Здесь, по словам Ф.Н. Козлова, не просто строят – творят наряду с архитекторами и проектировщиками, помогая им воплощать в жизнь интереснейшие конструктивные находки. Здесь многое делается впервые.

И вот мы – в верхней части стадиона, между павильонами, единственными оставшимися от стадиона имени С.М. Кирова – творения ленинградского архитектора Александра Никольского. Здесь как раз и монтируются лестницы с эскалаторами. Уже с этого уровня открывается прекрасная панорама на Приморский парк Победы. А эскалаторная лестница поднимет еще выше, к зрительским трибунам, под крышу новой спортивной арены.

– Как работаете?

– В охотку, – говорит сменный мастер Дмитрий Курбан. – Проходчики занимаются всеми видами отделочных работ на эскалаторных лестницах – от кладки газоблоков до оштукатуривания. Монтируем каркасы из гипсокартона. Делаем все, что требуется.

При этом Дмитрий Курбан добавляет, что многие из работ для проходчиков в новинку, однако все понимают производственную необходимость и осваивают все, что нужно.

Вот это как раз и подтверждает слова Ф.Н. Козлова о «комфортном месте с точки зрения человеческих отношений».

И такая картина наблюдается на всех объектах, где трудятся работники Семнадцатого управления.

С юбилеем!

ЕСТЬ, К ЧЕМУ СТРЕМИТЬСЯ!

НАШ АДРЕС: «ЮЖНАЯ» В ШУШАРАХ

На противоположном конце города строится станция «Шушары». ее проектное название «Южная», поэтому для всех метростроителей она остается «Южной». Здесь, на продолжении Фрунзенского радиуса в прошлом году была выполнена щитовая проходка перегонных тоннелей в очень сложных горно-геологических условиях. Многие технологические и конструктивные решения разрабатывали прямо в забое. После окончания проходки была горным способом сооружена монолитная железобетонная камера длиной более 30 метров и шириной около 15 метров. В эту камеру со стороны будущей станции «Дунайский проспект» был успешно введен ТПМК «Надежда», который выполнял проходку двухпутного тоннеля диаметром 10,5 метров.

И «Прспект Славы», и «Дунайский проспект» изначально расположены в оживленных местах. А вот в промышленной зоне «Шушары» сегодня практически ничего нет, кроме завода «Тойота» на Автозаводской улице. В значительной степени эта станция – повторение «Парнаса», когда вслед за открытием этой станции метро фактически на пустыре последовало мгновенное развитие всей прилегающей территории.

«Южная» («Шушары») будет последней станцией Фрунзенско-Приморской линии, поэтому одновременно с пассажирскими платформами строится и депо. Станция должна быть готова к концу 2017 года. И хотя финансирование ведется, мягко говоря, вяло, на объекте это не замечается. Строительство идет своим ходом.



– Сейчас устанавливаем сэндвич-панели, занимаемся грунтозамещением, – говорит начальник участка №1 **Владимир Константинович Матвеев**.

То есть, снимается старый, непригодный грунт на глубину до двух с половиной метров и завозится новый – песчано-гранитная смесь, в соответствии с проектами Ленметрогипротранса. Часть этих работ должна была быть выполняеаще летом, однако из-за плохого финансирования делается это только



Наталья Синецына,
сменный маркшейдер



Ударная бригада проходчиков
М.С. Рыгина



Бравые монтажники СМУ-17
на «Южной»

сейчас. Но опять же сказывается черта нашего характера: без трудностей, которые сами себе создаем, никуда!

– **А будет ли выполнено задание в срок?**

– *В этом нет никаких сомнений, – уверенно заявляет электрослесарь-монтажник подземного горнопроходческого отряда **Артём Пешков**, – потому что есть желание работать.*

Затем тихо добавляет, что это желание диктуется не только альтруистическими соображениями, но и необходимостью достойно содержать семью. И ведь он прав! Как это ни печально, но сегодня нередко приходится слышать сетования метростроителей, которые с горечью говорят о том, что в Петербурге метро нужно только им, а городу, стоящему в час пик в пробках, задыхающемуся от выхлопных газов, как будто и не очень. Тем не менее, работают на совесть.

НАШ АДРЕС: ЮГО-ЗАПАД

В полной мере это относится и к тем, кто трудится на стволах 843 и 845-бис. Ствол 845-бис расположен за Дворцом культуры имени И.И.Газа, там сейчас проводится установка буросекущих свай, чтобы в декабре можно было начать проходку. Ствол 843 находится в начале проспекта Маршала Жукова у Кронштадтской улицы. Там будет проходить отрезок пути между будущими станциями Красносельско-



ВЛАДИМИР
ЮСТИМОВИЧ ПСЮК,
75 лет,
ветеран Метростроя,
орденоносец

Не могу переоценить роль Семнадцатого управления в моей жизни. Оно и есть – моя жизнь. После Великой Отечественной войны я остался без отца и матери. Приехал из Житомирской области к сестре в поселок Оредеж, а оттуда уже в Ленинград. Захотел строить метро и поступил в горнопромышленную школу №26 в Яковлевском переулке.

«Горьковская» – первая станция, на которую я пришел проходчиком осенью 1960 года. С нее и началась моя работа по строительству ленинградского метро. Работал в бригаде Александра Дмитриевича – прекрасная была бригада, – там я приобрел бесценный опыт, там по-настоящему вступил в дружную, работающую семью метростроителей. Наше «Строительство-17» гремело не то что на все Управление, и даже на весь Ленинград, – на весь Советский Союз! Мы трудились на самых сложных участках. Не за премии, не за награды, а просто потому что любили нашу страну, наш город. Знали, как ленинградцам нужно метро.

Потом сам стал бригадиром, руководителем комплексной бригады. Я счастлив тем, что связал свою жизнь с Семнадцатым управлением, что мой труд принес пользу людям. Ведь я награжден двумя орденами – орденом Трудового Красного Знамени и орденом Октябрьской революции.

И за все хочу сказать огромное спасибо, людям под началом которых мне посчастливилось трудиться: Георгию Андреевичу Федорову, Анатолию Степановичу Туманову, Юрию Филипповичу Соловьеву, Владимиру Михайловичу Капустину, Владимиру Евгеньевичу Хренкову. И, конечно, Вадиму Николаевичу Александрову, с которым мы впервые встретились на «Ломоносовской», куда он пришел начальником смены, а затем долго вместе работали.

Калининской линии «Путиловская» и «Казакская» и располагаться вентиляционный киоск.

– *Две передовые бригады Михаила Сергеевича Рыгина и Игоря Валентиновича Вострецова трудятся по двенадцать часов в смену. Они должны дойти до отметки в 20 метров с помощью подъемного крана и четырехчелостного грейфера, а затем перейти на ручную разработку грунта с выдвигаемой на-гора с использованием проходческого полка и частичным монтажом горного комплекса.* – говорит начальник участка **Александр Малков**.

По графику это должно быть сделано до весны 2017 года.

– Ну а раз должно быть, значит, будет, – резюмирует **Михаил Рыгин**.

Подводя итог всему увиденному на объектах, на которых задействованы силы ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», можно смело утверждать, что этому коллективу под силу любые задачи.

И очень важно, чтобы энтузиазм и профессиональное мастерство вознаграждались по заслугам!



С ЮБИЛЕЕМ, СМУ-17!



В жизни каждой организации бывают разные стадии развития: становления, укрепления, перестройки. Наш обычный ежедневный труд доказывает, что никогда не наступит стадия застоя. Невозможно забыть труд метростроителей-первопроходцев и защитников Ленинграда. Невозможно забыть инженеров и рабочих, оставляющих после себя подземные сооружения на которые водят экскурсии.

События юбилейного года стали для СМУ-17 настоящим испытанием профессионализма, нашего умения мобилизоваться и в кратчайшие сроки выполнить работу: построить ветку метро или стадион. Уверен, что нам по плечу любые задачи.

Хочу поблагодарить всех работников организации: тех, кто стоит у станка, управляет автотранспортом, обслуживает горный комплекс и подземные выработки, кто отвечает за бытовые условия. Всех проходчиков и тех, кто сменил по необходимости отбойный молоток на шпатель и шуруповерт. Всех кто отвечает за жизни людей в шахте и за выполнение сменного задания, кто руководит строительными участками, кто планирует строительные работы, кто снабжает нас всем необходимым. Тех кто финансирует и руководит. Спасибо за ваш труд и профессионализм. Новые победы и уверенный рост финансового благополучия в наших руках.

Поздравляю всех с 70-летием образования коллектива!

Генеральный директор ЗАО «Семнадцатое управление «Метрострой»
А.В. Гулинский

Метростроение

ВРЕМЯ НЕ ЖДЕТ!

На проходке перегонных тоннелей в сторону станции метро «Приморская» (шахта 467) работает передвижной КТ и много отбойных молотков.



Из проходного вышли в правый перегонный тоннель. Здесь работает старый, но вполне себе добрый КТ. От камеры металлоконструкций в сторону «Приморской» пройдено 150 колец. На щите «дирижирует» бригадир звена Сергей Геннадьевич Портнов. В забое тишина. Что-то опять не задалась с датчиками ... Постоим, покурим.

– Как старый конь, борозды не портит?
– Каким был, таким и остался...

Если бы еще узлы на замену новые ставились, цены бы «Фердинанду» не было. На таком по 20 метров в смену делали на Удельной. Были люди.

– А ваши что же, хуже?
– Да нет, неопытные просто. Работать не умеют. А опытные лучшей доли ищут. Может и правильно. Раньше на восемь человек бригады пять-шесть были «тертые» проходчики и только двое – в учениках. А теперь наоборот. И как, спрашивается, людям заработать? Я один, без остальных норму дать не могу. На проходке только всем вместе можно что-то заработать. А по отдельности – ничего не выйдет. Очень не хватает опытных, хороших бригадиров. Жаль, что не смогли мы удержать многих толковых людей.

Что верно-то верно, только вот о сохранении коллектива Метростроя надо было вовремя подумать городским властям, да и сейчас не мешало бы. Пошли дальше – в левый перегонный тоннель.

222 погонных метра (290 колец) левого перегонного тоннеля идут вручную. Уже стоят первые 11. План – 40 колец в месяц не так-то просто дать, надо выкладываться. Подходим к забою. Проходка разрабатывает породу верхнего свода, за-

водит кровлю, уходит ниже, ставит расстрелы. Сейчас и здесь «перекур» – нет подачи воздуха.

– Как работаете, парни?
– Так нормально! Как в Киргизии. Ясно, выходы из Киргизии. Работали на добыче угля.
– Ну и как там, в Киргизии?
– Угля есть, техники не остался. Комбайн нет, пошел лопатой копать. Зарплата – мала. Десять тысяч – мало.
– А что у вас, в Киргизии, есть? Абрикосы?
– Э-э, мы золото добываем!
– Золото? А почему ж вы такие бедные?!
– У нас коррупции много, крохоборы много...
– А русских много?
– Мильены!
– И чем они там занимаются?
– Они в армии работают. Кто шофер, кто начальник, кто коммерсант...

Потреться с ними, конечно, интересно, но... Пора! Пора на следующую стройплощадку. Время не ждет!



КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКАЯ ЛИНИЯ: СТАРТУЕМ С «КАЗАКОВСКОЙ»

Петербуржцы ждут появления в городе новой Красносельско-Калининской линии метрополитена. Она соединит многонаселенные районы в разных концах города, которые сегодня напрямую не связаны маршрутами общественного транспорта. Строительство новой линии метро уже началось, но до «...Калининской» еще далеко, пока работы идут лишь в первой части.

Первой в Красносельском районе появится станция «Казакская». Она будет находиться у пересечения проспектов Маршала Жукова и Маршала Казакова.

Сегодня здесь всю работу трудятся рабочие Тоннельного отряда №3, которые ведут проходку ствола и сооружают здание горного комплекса.

– Активная фаза работ началась 27 июля этого года, когда стали сооружать форшахты для буро-секущих свай, – говорит заместитель начальника участка №1 **Илья Федорович Василец**. – До нового года стремимся пройти ствол до двадцати метров.

Глубина ствола 842 шахты составит 45,9 метров, в настоящее время пройдено 8,5 метра.

Станция глубокого заложения «Казакская» временно станет первой на Красносельско-Калининской линии, поэтому здесь не предусмотрено строительство депо, для поездов будет сооружена камера съездов.

Следующей на линии станет станция «Путиловская», с переходом на станцию «Кировский завод». За Дворцом культуры имени И.И.Газа расположена шахта 844. Здесь ствол уже пройден открытым способом до глубины 20 метров и законсервирован, рабочие «Метроподземстроя» ведут подготовку к дальнейшей проходке ствола закрытым способом.

– Сейчас ведутся работы по сооружению основных конструкций здания подъемной машины и фундаментов горного комплекса, – говорит начальник участка **Никита Валерианович Голубев**.

На противоположной стороне улицы Васи Алексева расположена шахта 845-бис. Работа кипит в центре участка, где буровой установкой вынимается грунт. Вбиты все 32 сваи.

– Делаем ограждающую конструкцию из буро-секущих свай. Глубина каждой сваи 31,5 метр, – рассказывает мастер по бурению скважин Управления механизации (УМ) **Виктор Павлович Рожков**.

Изначально по проекту предусматривалась глубина 25 метров, но нельзя было оставлять сваи в пластичных грунтах, дабы они не проседали, поэтому проект пересмотрели.

– Ребята работают хорошо, особенно если учесть сложность геологических условий, – продолжает Виктор Павлович. – Мы здесь наткнулись на очень крупный камень в полтора метра толщиной. На то, чтобы пробурить его, ушло более суток. Начали в одиннадцать утра одного дня, а закончили к пяти вечера дня следующего. Камень одолели, но зато и весь месячный запас режущего инструмента пришел в негодность. Срочно пришлось закупать новый расходный материал. Но некоторые инструменты очень дороги. К примеру, колонки. Он тоже пострадал от этого камня. Новый стоит шестьсот тысяч рублей, поэтому пришлось добуривать пострадавшим колонкам. Вообще бурение – дорогостоящая работа, но дороговизна компенсируется скоростью. Метод бурения в пять раз быстрее, чем метод замораживания грунта и разработка вручную с помощью отбойных молотков.

Закончив работы на шахте 845-бис УМ покинет эту строительную площадку, а работы здесь продолжит «Семнадцатое управление».



Отличные проходчики **О.И. Абдулаев, И.Г. Яроцук** из бригады **Е.В. Ширяева**



Лучшее буровое звено **УМА** на шахте **845-бис**

Вопрос номера

Станция метро – это просто остановочный пункт или произведение искусства?



Михаил Максин, электрослесарь, ТО-3:

«Правильно, когда станции делают красивыми. В последнее время стали слишком много использовать алюминия и пластика».

Виталий Агнисенков, сменный маркшейдер, «Метроподземстрой»:



«Станции метро – плод моих многолетних трудов. Первые станции Кировско-Выборгской линии – это произведения искусства, последующие – проявление экономики. Мне не доставляет удовольствие смотреть на последние станции без камня».



Вячеслав Васильев, машинист буровой установки, УМ:

«Безусловно – это произведения искусства. Я влюблен в метро, потому что люди, которые его строили, вложили в него всю свою душу».

Сергей Соловей, инженер отдела оперативного управления электросетей ОП УЭ КЭС:



«Для Петербурга – это, скорее, произведение искусства. На красной ветке – самые красивые станции».



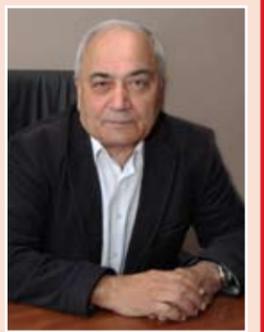
Александр Иванов, заместитель главного инженера компании «Метрокон»:

«Произведение искусства. Мне нравятся односводчатые станции – они самые механизированные по проходке. Но, к сожалению, их сейчас не строят».

Поздравляем!

ИСПОЛНИЛОСЬ 70 ЛЕТ
ИСМАГИЛУ ИБРАГИМОВИЧУ
ЮЛДАШЕВУ

И.И. Юлдашев трудится в Ленметрострое непрерывно с 1979 года. Он прошел трудовой путь от прораба бурового участка до заместителя генерального директора на одном предприятии – ЗАО СМУ-9 «Метрострой».



За последние годы под руководством и при непосредственном участии И.И. Юлдашева была произведена модернизация бурового и замораживающего участков. Буровое подразделение оснащено новыми буровыми установками Casagrande и Comacchio, а персонал обучен работе на новой технике. Новые установки для замораживания грунтов были произведены в Чехии по техническому заданию, подготовленному под руководством И.И.Юлдашева. Такое обновление производственных мощностей существенно увеличило скорость бурения скважин эскалаторных тоннелей и наклонного хода, а также замораживания грунтов для производства работ: в 2014 году при строительстве станции «Проспект Славы» в рекордно короткий срок.

Ответственное отношение к делу, преданность производству, доскональное знание нужд и возможностей предприятия Исмагил Ибрагимович проявляет при выполнении любой стоящей перед ним задачи.

За многолетний добросовестный труд И.И. Юлдашев награжден Знаком «Ударник одиннадцатой пятилетки», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», ему выражена Благодарность Законодательного собрания Санкт-Петербурга и благодарность Комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

Поздравляем Исмаила Ибрагимовича и желаем ему крепкого здоровья!

Трудовые будни

ГОРОД НАД ВОЛЬНОЙ НЕВОЙ
НЕ ИСПУГАЕШЬ НАГОННОЙ ВОЛНОЙ

Ю. Г. Васильев, и.о. начальника участка УМ
дает команду на сведение

Пять лет назад, 28 ноября 2011 года, впервые при угрозе наводнения для предотвращения нагона воды к дельте Невы были задействованы батопорты – плавучие гидротехнические затворы, служащие для запираания воды. 17 ноября 2016 года на комплексе защитных сооружений в очередной раз успешно прошло сведение батопортов.

Осенняя плановая проверка в этом году прошла позднее, чем обычно. Как правило, сведение батопортов – проводится в сентябре, однако в этом году из-за отрицательного уровня воды испытания пришлось отложить. Время начала испытания – 10 часов утра. Время вывода по штатной схеме – 45 минут.

Дается команда и специальные приводы выводят батопорты в канал – створки синхронно выдвигаются навстречу друг другу. После этого балластные цистерны заполняются водой и происходит посадка батопортов на железобетонное основание канала. Защита установлена.

Створки не закрываются вплотную, остается технологический зазор, чтобы не было гидродинамического удара, – объясняет заместитель начальника Управления обособленного подразделения «Управление по эксплуатации комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений» Максим Николаевич Суворов.

Все механизмы проверены. Пошел обратный процесс. Открываются клапаны, вода уходит в залив, а батопорты,

высота которых составляет 22,5 метра от ригеля 7 до верхней палубы, наоборот, вновь выплывают из залива и заводятся в доковые камеры. Во время закрытия они выступают над водой чуть более чем на шесть метров.

Когда доковые ворота закрываются, и створки встают на кильблоки в осушенных камерах, работа считается законченной.

Все прошло в штатном режиме. Работа заняла действительно не более академического часа. И проделана с академической точностью. Но чтобы ее выполнить – нужно все согласовать с капитаном Морского порта, поскольку в это время должно быть прекращено судоходство; со службами МЧС, Гидрометеоцентром.



– Сегодняшнее сведение было под большим вопросом, потому что по прогнозам во второй половине дня уровень воды в Финском заливе вновь



будет отрицательным, а при отметке «ноль» и ниже мы не можем этого делать, – рассказывает начальник УО КЗС ОАО «Метрострой» Авив Романович Романюк. И добавляет, что все службы КЗС, задействованные на плановых испытаниях, отработали на должном уровне.

На смотровую площадку, с которой открывается потрясающая панорама, невольно вспоминаются слова из песни: «Город над вольной Невой, город нашей славы трудовой». Трудовая слава – это не дежурные громкие слова, это – реальность КЗС. Слесарь-ремонтник 4 разряда отдела гидромеханического оборудования Роман Дудов вдохновенно рассказывает о работе батопортов, об обслуживании механизмов КЗС.

– Я очень люблю свое дело, – признается Роман, – здесь душевный коллектив, и работа – в удовольствие.

И в этих словах заключено главное объяснение того, почему КЗС – надежный щит, готовый в любую минуту принять вызов природы. О том же, что нагон волны будет наверняка, свидетельствует статистика: около 70% всех наводнений в Петербурге-Ленинграде приходится на осень. Самые катастрофические произошли 10 сентября 1777 года, 7 ноября 1824 года и 23 сентября 1924 года.

Сегодня «город над вольной Невой» надежно защищен от разгула водной стихии.

На карандаш

К ЗИМЕ ГОТОВЫ НЕ ВСЕ

В начале декабря состоится совместное заседание администрации и профсоюзного Комитета ОАО «Метрострой», на котором пройдет обсуждение подготовки к зиме всех подразделений ОАО «Метрострой». Его результаты будут подробно отражены в следующем номере нашей газеты.

Центральная комиссия, созданная в соответствии с приказом №105 по Управлению от 4 июля 2016 года, начиная с октября, провела выборочные проверки на отдельных участках. По положению на конец ноября ситуация неутешительная. На ряде объектов имеются серьезные недоработки, на устранение которых времени почти не осталось.

Память

ПОЧТИЛИ ПАМЯТЬ
ГЕРОЕВ-МЕТРОСТРОЕВЦЕВ

24 ноября ветераны Метростроя посетили Невскую Дубровку, где год назад, на высоком берегу Невы был торжественно открыт памятник героям-метростроевцам.

К монументу возложили красные гвоздики, состоялся небольшой митинг. Председатель Совета ветеранов ОАО «Метрострой» Константин Яковлевич Поначев сказал:

– Невский пятачок и Невская Дубровка в годы войны – это было практически одно целое, один фронт. 345 метростроевцев удостоены звания ветеранов Невской Дубровки. Приезжая сюда, мы отдаем дань памяти нашим отцам и дедам, тем, кто сражался за Советскую Родину, за Россию, за Ленинград. Вечная им память.

За минувший год место вокруг памятника стало для местных жителей одним из любимых в поселке.

По словам работника РЭУ уроженца Невской Дубровки Сергея Николаевича Будника, который ежедневно ухаживает за памятником, является, можно сказать, его хранителем, сюда приходят родители с детьми, рассказывают им про войну. То есть, это место становится посещаемым, культовым. Чтобы оно стало таковым, руководством Метростроя была проделана огромная работа. Помимо сооружения мемориала, была проложена дорога и построен пешеходный мост через речку Дубровку. Все это делалось на средства ОАО «Метрострой» для того, чтобы увековечить подвиг тех, кто летом 1941-го ушел на фронт. Основная часть метростроевцев была направлена как раз сюда, в Невскую Дубровку.

Перед ними была поставлена задача в кратчайшие сроки навести переправу через Неву и обеспечить танками Невский пятачок. Операция разворачивалась именно здесь, где в прошлом году был воздвигнут памятник. Эта страница истории битвы за Ленинград запечатлена на одном из барельефов, вписанных в бетонные тюбинги и отражающих первые 15 лет существования Ленметростроя с 1941-го по 1955 год. На последнем барельефе – скульптурный портрет первого начальника Метростроя Ивана Георгиевича Зубкова и изображение наземного вестибюля станции «Площадь Восстания».

Мемориал в Невской Дубровке создали художник Илья Фазылов и архитектор Андрей Масленников, а бронзовая фигура метростроевца и барельефы отливались на Каслинском заводе архитектурно-художественного литья.

МЕТРОСТРОЕВЦЫ В НАЗВАНИЯХ
И ПАМЯТНИКАХ

60 лет назад, 3 декабря 1956 года, в Ленинграде появилась улица Метростроевцев.

Этот небольшой проезд в районе Нарвской заставы возник на рубеже XIX-XX столетий. Первоначально он именовался Яерофеевским переулком, по фамилии землевладельца Алексея Яерофеева, тезки автора этих строк, но не родственника. После того, как по проекту Густава фон Голи и Германа Гримма была построена деревянная Сергиевская церковь, переулком стал Сергиевским. Церковь разобрали в 1930-е, а название просуществовало еще два десятилетия.

Свое нынешнее название проезд получил «в честь коллектива Ленметростроя в связи с постройкой в Кировском районе 1-й очереди Ленинградского метрополитена». Так говорилось в постановлении Ленгорисполкома. Кроме того, на соседней улице Ивана Черных был введен в строй завод железобетонных конструкций и деталей Ленметростроя, а еще – подземном вестибюле ближайшей к улице станции «Нарвская» уже был памятник метростроевцам.

«Нарвская» тематически посвящалась мирному труду советского народа, и потому и потому вполне объяснимо появление скульптурной композиции «Метростроевцы», созданной известным ленинградским скульптором Александром Игнатьевым.

Это – единственный на сегодня памятник метростроевцам в Петербурге. И то он находится в подземном вестибюле. А вот в Москве есть два памятника и установлены они на улице. Один из них стоит у вестибюля «Электrozаводской». Созданный скульптором Георгием Мотовиловым, он был установлен в 1944 году. Обратим внимание на некоторое сходство композиции московских и ленинградских метростроевцев.

Еще один метростроевец угадывается в фигуре рабочего, который стоит на углу Яузского бульвара и Подколокольного переулка. Он появился у арки огромного дома, построенного по проекту архитектора Ильи Голосова, вскоре после открытия первой, Сокольнической линии московского метро, когда профессия метростроевца была престижной и почетной. Автор этого памятника – скульптор Антон Лавинский.

Думается, метростроевцы города на Неве тоже заслужили памятника, который мог бы украсить один из новых районов Петербурга. Вы согласны?

1. Петербург. Станция «Нарвская». Скульптурная композиция «Метростроевцы». 2. Москва. Метростроевец у дома на Яузском бульваре. 3. Москва. Станция «Электrozаводская». Памятник метростроевцам.



Наши люди

«МНЕ ПОВЕЗЛО – Я НАШЕЛ СВОЕ ДЕЛО»



20 декабря 2016 года исполняется 80 лет со дня рождения ВЯЧЕСЛАВА ГЕОРГИЕВИЧА ИВАНОВА

После окончания школы он уехал в Ленинград, где жила его родная сестра Таисия Георгиевна (ей в октябре 2016 года исполнилось 100 лет). Поступил в институт инженеров железнодорожного транспорта имени В.В. Образцова. Студенческие годы были хоть и полугодными, но веселыми и интересными, а как же иначе: вечера, капустники, студенческие отряды, которые посылали на уборку урожая на Целину и колхозы Ленинградской области, занятия спортом. Вячеслав занимался классической борьбой, был чемпионом в институте и в Ленметрострое в полусреднем весе, имеются грамоты от спортивного клуба Ленметростроя.

По распределению он попал на путевую машинную станцию 75 (ПМС) в Гатчину, где сразу же проявил себя рационализатором. Избыточную длину рельса приходилось отпиливать на рельсорезном станке, а потом укладывать на шпалы. Процесс установки отрезного станка был очень трудоемким. Молодой инженер Иванов предложил в листе вырезать профиль рельса, что значительно облегчало и ускоряло процесс установки станка.

Через год произошла реорганизация ПМС 75, и Вячеслав Георгиевич перешел работать в институт «Ленметропроект».

Первый же чертеж, который ему поручили скопировать, вызвал у молодого инженера желание усовершенствовать представленную на нем конструкцию, что очень понравилось руководителю отдела и работа пошла.

– Мне повезло. Я нашел свое дело, свой коллектив, – говорит Вячеслав Георгиевич. – Лучшего места, чем «Ленметропроект», придумать невозможно. Здесь в начале 1960-х годов было создано много различных машин и механизмов.

В те годы Вячеслав Георгиевич участвовал в проекте вагономоечной машины для депо «Автово». До этого вагоны приходилось мыть вручную. Работая в институте, совместно с главным специалистом В.А. Гуцко и уже руководителем группы отдела механизации В.Г. Ивановым были сконструированы касетный укладчик и перегрузочный мост к проходческому щиту КТ-1-5,6.

В 1979 году Вячеслав Георгиевич возглавил Ленинградский отдел Специального конструкторского бюро Главтоннельметростроя (СКТБ) и началась работа над проектом машины АМК для проходки односводчатой станции «Проспект Большевиков».

– Машина была разработана на основе дугового механического укладчика блоков, – рассказывает Вячеслав Георгиевич. – К укладчику разработали и добавили с двух сторон по комбайну с фрезами для разработки свода и, таким образом, степень механизации строительства станции достигла 90%.

К тому времени работа по изготовлению проходческого щита КТ-1-5,6 была закончена, и мы начали строить перегонные тоннели намного быстрее, осуществив проходку – одну тысячу пятьдесят метров в месяц. В сходных условиях в Англии прошли не более девяти-сот метров.

Это был мировой рекорд. В 1981 году коллектив проектировщиков, инженеров и проходчиков получил Государственную премию СССР за скоростную проходку. Официально обоснование звучало так: «за разработку и внедрение технологии проходки и высокопроизводительного ком-

плекса машин и механизмов, обеспечивающих скоростное строительство перегонных тоннелей метрополитена в устойчивых грунтах».

Вскоре этот рекорд был побит, скорость машины достигла 1250 метров в месяц. Вот такими темпами и с высоким качеством строилось ленинградское метро, благодаря талантливому инженеру, таких, как Вячеслав Георгиевич Иванов.

В конце 1980-х годов в Ленинграде возникло мощное общественное движение за сохранение старого города, причем не только общепризнанных архитектурных шедевров, но и обычных жилых домов XIX-XX столетий, так называемой рядовой застройки, без которой город-памятник может превратиться в город с историческими памятниками, а это не одно и то же. И здесь свой вклад внес Вячеслав Георгиевич.

Одно из интереснейших изобретений, благодаря которому удалось в сложных условиях без какого-либо малейшего разрушения объектов исторического наследия Петербурга построить станцию «Адмиралтейскую». Это – агрегат для строительства подземной станции безосадочным методом с опережающей крепью из бетона. Суть этого метода заключается в том, что проходческий агрегат продвигается вперед себя дуговой щелью, куда нагнетается быстротвердеющий бетон. Таким образом образуется крепь, под защитой которой ведется разработка породы.

– Моя заслуга только в этом, а все остальное – это дело рук метростроителей. Им спасибо. – скромничает Вячеслав Георгиевич.

Зато не скрывает своей гордости за своих потомков. Он гордится тем, что стал родоначальником метростроительской династии. Его сын Александр пришел в «Ленметрострой» в октябре 1976 года, а с 2004 по 2013 год возглавлял «МЕТРОКОН», который был создан Вячеславом Георгиевичем совместно с Метростроем в 1992 году.

В этот период были выполнены конструкторские работы, которые в дальнейшем получили патенты: комплекс проходческий с шандорной крепью, самомонтирующийся укладчик (трансформер), который трансформируется не только вверх-вниз, но и в ширину. Таких «трансформеров» не было в Европе, поэтому немецкое патентное общество предложило запатентовать его в Германии.

Первое свое испытание укладчик УТ2С прошел, собирая камеру съездов и обделку станционного тоннеля станции «Спасская», выезжая из перегонного тоннеля диаметром 5,62 метра и трансформируясь до диаметра 9,8 метра.

И сейчас этот укладчик работает при строительстве станционных тоннелей и камер съездов.

Дочь Вячеслава Георгиевича Ирина работает главным бухгалтером РЭУ – филиала ОАО «Метрострой», внук Алексей – водитель в ЗАО

«Автотранспортное предприятие Метростроя», а другой внук Виктор – механик в Управлении механизации. Сейчас у него подрастают две правнучки, и глядишь и они, окончив школу и институт придут по стопам своего прадеда.

Изобретения Вячеслава Георгиевича используются не только в метростроении. Многие помнят годы, когда в наземных вестибюлях метро не было никаких перегородок. Сейчас в связи с увеличением пассажиропотока без них не обойтись. Изначально их собирали на станции из отдельных элементов. Их усовершенствование – дело рук и ума Вячеслава Иванова. Он спроектировал «блуждающую» перегородку посередине стеклянной панели, что позволило изготавливать конструкцию целиком, а не собирать из отдельных элементов. Получилось и быстрее, и дешевле, и надежнее.

То же можно сказать о спроектированном подъемном механизме, с помощью которого была закреплена на потолке храма Успения Божией Матери на Малой Охте опускающаяся и поднимающаяся полутоннальная люстра.

Как Вячеславу Георгиевичу удастся все это придумать? По его собственному признанию, идеи нередко приходят к нему во сне. И это не шутка. Человек умственного труда, творец, он не может не мыслить, не творить.

«Cogito, ergo sum» («Я мыслю, следовательно, существую», – этот философский постулат, который приписывается французскому философу Рене Декарту, точно передает отношение к разуму и воле ветерана Метростроя, изобретателя и просто хорошего человека Вячеслава Георгиевича Иванова!

Здоровья Вам! С днем рождения!

В «Метрострое» его знают многие. Он – автор более трех десятков запатентованных изобретений, которые применялись при строительстве станций метро в Северной Столице. Вячеслав Георгиевич награжден многими знаками отличия, в том числе – знаком «Изобретатель СССР», золотой и тремя бронзовыми медалями ВДНХ. В 1978 году ему вручили медаль «За трудовую доблесть», а через три года он стал лауреатом Государственной премии СССР.

Сейчас Вячеслав Георгиевич, как-то не поворачивается язык, сказать, что на пенсии, хотя официально это так. Он постоянно в работе: на общественных началах передает свой опыт молодым, консультируя их по различным техническим вопросам. его мозг не знает усталости – он любит решать шахматные задачи, разгадывать кроссворды, обожает головоломки. Все это сродни конструкторской работе.

Десятого ребенка, родившегося в крупном селе Турки под Саратовом, в многодетной семье Ивановых-Михайловых, назвали Вячеславом, Славой. И не ошиблись. Именно он принес этой семье славу – не громкую и быстропроходящую, а настоящую – трудовую славу.



Что такое труд он узнал рано, ибо Вячеслав Георгиевич относится к тому поколению, чье детство было опалено войной. Несмотря на это, тяга к изобретениям и различным усовершенствованиям обнаружилась у Вячеслава Георгиевича еще в детстве. Может быть он и не знал слов великого Ломоносова о том, что «математику уже затем учить нужно, что она ум в порядок приводит», но самыми любимыми школьными предметами были математика, физика и химия. Мечтал же он – о небе, о полетах, какие совершал легендарный летчик Валерий Чкалов. Слава увлекался авиамоделированием, сам конструировал модели самолетов.

Но... в итоге Вячеслав Георгиевич избрал другой путь, став Инженером-Конструктором с большой буквы.



ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ДЕКАБРЬ

2	Несина Варвара Егоровна (СМУ-11) – 90 лет Терентьева Любовь Яковлевна (Управление) – 85 лет	13	Фомина Валентина Гавриловна (ЛМЗ) – 75 лет
3	Можаяева Тамара Андреевна (УПТК) – 70 лет	15	Круглова Антонина Александровна (ТО-3) – 90 лет
4	Юдашев Исмаил Ибрагимович (СМУ-9) – 70 лет Атчалко Александр Николаевич (СМУ-20) – 55 лет Божанова Лидия Ивановна (Поликлиника) – 70 лет	17	Дранишников Михаил Михайлович (СМУ-20) – 65 лет Чуваев Лев Михайлович (СМУ-17) – 85 лет
10	Носик Мария Петровна (СМУ-15) – 90 лет Якушев Олег Викторович (СМУ-9) – 75 лет	21	Васюрин Анатолий Николаевич (СМУ-11) – 75 лет Чайкина Галина Андреевна (РЭУ) – 65 лет
11	Барышников Юрий Владимирович (АТП) – 70 лет Росошенко Валерий Титович (СМУ-9) – 80 лет	26	Соколова Нина Евгеньевна (СМУ-17) – 65 лет
		29	Мартинич Валерий Михайлович (СМУ-9) – 65 лет

Интервью

НЕ НУЖЕН НАМ БЕРЕГ ТУРЕЦКИЙ...



Какие только интересные встречи и неожиданные открытия не подстерегают нас на жизненном пути! Мы убедились в этом буквально на днях, чем и спешим поделиться с читателями нашей газеты.

С удовольствием представляю экс-игрока баскетбольной команды «Ленметрострой» в 1981–1993 годах, чемпиона нашей организации в составе СМУ-19 1984–1985 годов, а ныне генерального директора ОАО «Санаторий «Сестрорецкий курорт» и президента Лиги любителей бильярда Михаила Горба, который заинтересовал не только своим баскетбольным ростом – 207 см, но и темой беседы. Разговор зашел о российской истории, медицине и прелестях курортной жизни.



22 июня 1898 года, по инициативе большого патриота России П.А. Авенариуса под Сестрорецком, в устье реки Сестры, на берегу Финского залива началось строительство бальнеологического курорта. На торжественное открытие санатория 20 июня 1900 года два специальных поезда по новой Приморской дороге доставили из Санкт-Петербурга приглашенных гостей, в том числе и губернатора Санкт-Петербурга С.А. Толя. Из Кронштадта морским путем прибыл главный командир Кронштадтского порта вице-адмирал С.О. Макаров. В концертном зале санатория «Сестрорецкий курорт» были совершены молебен и освящение зданий курзала, лечебницы и пансионата.

Одной из жемчужин оздоровительного комплекса явился самый крупный в России в начале XX века крытый зимний плавательный бассейн. В 1901 году началась добыча минеральной воды кембрийского горизонта из скважины глубиной 147 метров. Затем известный в России врач-биохимик Д.М. Цвет провел исследования сестрорецких грязей, обнаруженных вблизи курорта, и подтвердил их целебность. В 1907 году, на Всемирной выставке здравоохранения в бельгийском курортном городке Спа, «Сестрорецкому курорту» была вручена высшая награда – «Гран При». С этого времени Курорт занял ведущее место среди здравниц Северо-Запада России и стал излюбленным местом отдыха петербургской знати. Достаточно



назвать такие имена, как А.Ф. Кони, М. Горький, М. Фокин, Л.В. Собинов, Н.А. Римский-Корсаков, Ц. Кюи, А.К. Лядов, К.Л. Давыдов.

– Михаил Иванович, с августа 2016 года Вы возглавили ОАО «Санаторий «Сестрорецкий курорт». Что побудило Вас пересест из кресла вице-президента банка «Санкт-Петербург» в директорское кресло санатория?

– Совпало несколько обстоятельств: мое желание заняться новым интересным и полезным делом, реализовать определенные идеи в области активного досуга и спорта, нацеленность акционеров на развитие и определенные трансформации данного масштабного комплекса, непростая ситуация в индустрии медицинского туризма и в экономике страны, требующая новаторских идей и подходов.

– Как изменился профиль деятельности санатория с момента его создания, и что является на сегодняшний визитной карточкой?

– Санаторий «Сестрорецкий курорт» был и остается одним из крупнейших и наиболее значимых профильных учреждений Северо-Запада России. Прежде всего благодаря гармоничному сочетанию мощной лечебной и технической баз и уникальным природно-климатическим условиям: реликтовому сосновому бору, песчаным дюнам, и конечно – морскому воздуху с залива. Особый статус курорту придают уникальное месторождение гиттиевых глин и собственный источник минеральной воды с неповторимыми лечебными свойствами.

Популярный у горожан бассейн с минералкой по-прежнему является настоящим эксклюзивом и самостоятельным центром притяжения.

Но главная ценность курорта – квалифицированный, опытный и заботливый медицинский персонал, который по крупицам формировался на протяжении многих лет. Наши врачи предоставляют отдыхающим более десятка лечебно-оздоровительных программ, рассчитанных на пребывание от 7 календарных дней до 2–3 недель. (Есть своя изюминка и в 2-дневном пребывании в выходные дни). В частности:

- Комплексное индивидуальное классическое санаторно-курортное лечение и медицинская реабилитация.
- Бальнеотерапия (водолечение на основе минеральной воды). Весь возможный спектр: ванны, души, орошения, инстиляции, АМОК и бассейн с минеральной водой.
- Пелоидотерапия (грязелечение). Также весь возможный спектр: аппликации, аппликации гальванизацией, грязевые ванны, внутрисполостные тампоны и т. д.
- Специализированные медицинские программы для пациентов, фиксированных на узких проблемах здоровья: кардиология, акушерство, опорно-двигательная система, общеукрепляющие, в т. ч. очищение организма.
- Гастроэнтерология и диабетология.
- Диагностика. Наличие современной оперативной лабораторной и инструментальной диагностики.
- Еще одно конкурентное преимущество нашего санатория – большой ассортимент лечебных диет, позволяющий организовывать индивидуальные системы питания, адаптированные под разные программы.

– А что Вы можете рассказать про общие условия пребывания в санатории?

– Могу с уверенностью сказать – у нас созданы полноценные условия не только для лечебно-восстановительных процедур, но и для отдыха и активного досуга гостей нашего

санатория. Трех-шестиразовое питание (в зависимости от вида диеты), насыщенная культурно-развлекательная программа, комфортные номера в нескольких ценовых группах, просторные рекреационные зоны, музыкальные вечера, современный тренажерный зал, скандинавская ходьба и т. д. В новогоднюю ночь отдыхающих ждет насыщенная праздничная программа, а 2–3 января – полноценные новогодние елки для детей.

– Какие аргументы Вы бы привели за поездку в санаторий для работников «Метростроя»?

– 1. Поездка в «Сестрорецкий курорт» – прекрасный способ использовать для оздоровления остающиеся недельные «хвосты» от общих отпускных дней без привязки к сезонному фактору. Я бы рекомендовал сосредоточить внимание на трех направлениях:

- профзаболевания опорно-двигательного аппарата, суставов, сердечно-сосудистой системы;
 - полноформатная диагностика и диспансеризация;
 - очистка организма от шлаков и токсинов.
2. Покупка путевки в санаторий – очень рациональный и экономичный вариант лечения и отдыха, учитывая включение в цену путевки как блока питания и проживания, так и комплексного медицинского сопровождения.

3. Территориальная близость к дому позволяет исключить расходы на переезд.

4. Для людей с различными осложнениями и хроническими заболеваниями пребывание в санатории обеспечивает круглосуточное медицинское сопровождение и оперативную экстренную помощь, в том числе с пребыванием в стационаре. Как правило, это 40-я больница г. Сестрорецка, в которой (помимо самого санатория) во время отдыха можно получить дополнительную консультацию специалиста или пройти обследование на дорогостоящем оборудовании, по ряду позиций не имеющем аналогов на Северо-Западе.

5. В низкий сезон с ноября по март в Санатории запланированы впечатляющие скидки. По некоторым категориям путевок, возрастным группам и месяцам – до 40–50%.

В заключении хочу пожелать руководителям и всему многолюдному коллективу «Метростроя» счастья, благополучия и стабильности. Мира и согласия в ваших домах, вам и вашим близким!

**С НАСТУПАЮЩИМ НОВЫМ ГОДОМ!
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В САНАТОРИЙ
«СЕСТРОРЕЦКИЙ КУРОРТ»!**



Спорт

НА ФИНИШЕ XXX СПАРТАКИАДЫ МЕТРОСТРОЯ

В ноябре в рамках XXX профсоюзной спартакиады ОАО «Метрострой», прошли соревнования по двум видам программы.

ГЕРОИ БИЛЛИАРДНЫХ БАТАЛИЙ

Следуя заветам поэта Некрасова, 2 ноября работники Метростроя направились в бильярдный клуб «Алиби» на Пионерской улице, где проводилось командное первенство ОАО «Метрострой» по русскому бильярду.

*«Из службы в бильярдную
Прямехонько иду
Игру там не азартную,
Но скромную веду».*

— Чубайс упал! — доносится восклицание от стола №3, — это плохая примета, вы проиграете.

— Бей Чубайса! — доносились из другого конца зала.

Оказалось, так сейчас бильярдисты называют рыжеватого цвета биток, которым в начале игры разбивается треугольник. есть примета, что залетевший в лузу в начале игры шар-биток — к поражению. Но это, конечно, суеверие, что и доказали некоторые игры.

— Первенство по бильярду — важное событие в жизни «Метростроя». Самое главное, что здесь мы общаемся со многими товарищами, с которыми видимся только на производстве, — говорит заместитель главного инженера — руководитель службы охраны труда, промышленной и экологической безопасности Валерий Михайлович Денисов. — Конечно, каждый хочет показать результат. За бильярдным столом становится видно, кто играет от случая к случаю, а кто регулярно.

Как пелось в куплетах тренера Привалова из кинофильма «Первая перчатка»:



«Во всем нужна сноровка, закалка, тренировка».

Это и подтвердил турнир, на который заявились 13 команд. На предварительном этапе все команды-участницы были разбиты на три группы. Игры в них проходили по круговой системе, где каждый встречался с каждым, а уж затем команды, занявшие первые места в своих группах, разыграли награды. Ими стали коллективы СМУ-13, СМУ-15 и Семнадцатого управления. Одержав две победы со счетом 3:0, первое место заняли бильярдисты Семнадцатого управления.

За команду победителей выступали Е. Жданов, Д. Артемьев, Д. Канаев.

Второе место у спортсменов СМУ-13 (А. Головизнин, В. Бергман, К. Шабалин. На третьем месте команда СМУ-15 (М. Миловидов, С. Малофеев, Р. Жалнин).

А вот как распределились следующие места: 4. УМ; 5. СМУ-11; 6. Управление №10; 7. ТО-3; 8. «Метробетон»; 9. Управление 20; 10. «Метроподземстрой»; 11. Управление; 12. «Метромаш»; 13. СМУ-9.

НА КЛЕТКАХ ШАХМАТНОЙ ДОСКИ НЕМЫСЛИМА НЕСПРАВЕДЛИВОСТЬ!

11 команд приняли участие в командном первенстве ОАО «Метрострой» по шахматам. По итогам двух игровых дней определились сильнейшие команды, которые вышли в финальный этап: «Метробетон», СМУ-13, СМУ-11, Семнадцатое управление.

Перед последним туром лидировала команда СМУ-11, одержавшая победы над СМУ-13 и «Метробетоном». У шахматистов «Метробетона» и Семнадцатого управления было по одной победе и одному поражению, а у спортсменов СМУ-13 не было побед.

Заключительная стадия соревнований оказалась захватывающей. Команда Семнадцатого управления сумела победить команду СМУ-11 и сравнялась с ней по ко-

*Скажем, мне бильярд —
Отрачиваю глаз.
Шахматы — ему —
Они вождям полезней.*

Владимир Маяковский

личеству набранных очков (по 7), а СМУ-13 обыграло «Метробетон» и тоже сравнялось по набранным очкам (по 5).

Вот тут и пришлось обратить внимание на дополнительные показатели, в частности, личные встречи. В итоге победительницей первенства стала команда Семнадцатого управления, шахматисты СМУ-11 заняли второе место, а команда СМУ-13 по результату личной встречи опередила «Метробетон» и заняла третье место.

Остальные места распределились так: 4. «Метробетон»; 5. ТО-3; 6. СМУ-9; 7. УМ; 8. Управление №10; 9. Управление; 10. СМУ-15; 11. «Метроподземстрой».

Но никто не должен расстраиваться невысокими результатами. Потому что, как писал советский поэт Николай Глазков:

*«Я не испытывал тоски,
Когда сдаваться приходилось.
На клетках шахматной доски
Немыслима несправедливость».*



СпортАнонс

Итоги спортивного сезона будут подведены в кафе «Авантаж» 15 декабря, а любителей игры в мяч ждут соревнования по баскетболу и волейболу. На домашней площадке на Левашовском проспекте, 11/7 пройдут матчи с участием сборных команд Метростроя в рамках любительского чемпионата по волейболу и чемпионата города по баскетболу (суперлига). **ПРИХОДИТЕ ПОБОЛЕТЬ!**

ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА XXX СПАРТАКИАДЫ ОАО МЕТРОСТРОЙ 2016

№	КОЛЛЕКТИВ	Обязательные виды			Виды по выбору													Поощрительные очки	ИТОГИ	
		Льжи гонки	Легкая атлетика	Тур. слет	Льжи эстафета	Теннис	Дартс	Волейбол	Плавание	Футбол	Осенние старты	Стрельба	Бильярд	Баскетбол	Гири	Шахматы	Шашки		Очки	Место
1	ТО-3	1	1	1	1ж	9	1	5	5		3	4	7	1	1	5	6	5	19-5= 14	1
2	УМ	10	2	3	8м	4	2	1	1		2	2	4	2	2	7	5	5	27-5= 22	2
3	Управление № 10	2	4	6	2м	6	10	4	2		1	1	6	4	3	8	3	5	28-5= 23	3
4	СМУ-13	5	3	4	2ж	2	3	8	3		9	10	2		8	3	1	4	28-4= 24	4
5	Семнадц. управл.	3	4	9	3м	13	4	14	4		5	7	1		4	1	2	4	35-4= 31	5
6	СМУ-9	7	7	10	7м	1	9	6	7		6	3	13	5	6	6	4	5	55-5= 50	6
7	УПРАВЛЕНИЕ	6	6	5	3ж	11	6	12	12		4	8	11	6	10	9	8	5	61-5= 56	7
8	Управление-15	8	11	11	4м	10	11	10	9		12	11	3	3	5	10	7	5	71-5= 66	8
9	СМУ-11		9	7		3	13	15	6		10	5	5			2			60 н/з	9
10	ЛМГТ		8	2	5ж	5		3			13	12		8					56 н/з	10
11	УПТК		10			12	14	13	11		11	6			9				86 н/з	11
12	Метробетон			12		15		7			8	13	8		11	4			78 н/з	12
13	СМУ-19	9		8		8	5	11				14							55 н/з	13
14	Управление-20					14	12	9	8		7	9	9						68 н/з	14
15	Компакт	4			1м	7	7	2											21 н/з	15
16	МПС											15	10	7	7	11			50 н/з	16
17	МЕТРОМАШ					16	8		10				12						46 н/з	17
18	МЕТРОКОН			13															13 н/з	18
	Количество команд	10	11	13	9	16	14	15	12		13	15	13	8	11	11	8			
	Колич. участников	78	84	311	58	51	58	117	79		67	107	43	41	36	39	26			

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



Редактор: Андрей Бергнер
Корреспондент: Алексейерофеев
Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: елена Тальянова
Номер подписан в печать 30.11.2016 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.