

«БЕГОВАЯ»: ДЕЛО ПОШЛО!

ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОГРАЖДАЮЩИХ КОНСТРУКЦИЙ
ЖИДКИЙ ГРУНТ ИЗ ТРАНШЕЙ БУКВАЛЬНО ВЫЧЕРПЫВАЛИ...



5 июня в 16.00 тоннелепроходческий комплекс S-782 «Надежда» прошел через ограждающие конструкции – через «стену в грунте» будущей станции метро «Беговая» (проектное название «Улица Савушкина»), и движется дальше – ему предстоит пройти под парком 300-летия Петербурга и Финским заливом к «Новокрестовской». На строительной площадке продолжается сооружение основных конструкций будущей станции. Ее контуры уже отчетливо прорисованы. К настоящему

моменту закончено строительство «стен в грунте»: по периметру станции и двум пешеходным переходам. Забетонировано 2/3 плиты покрытия котлована.

Корреспонденты «Метростроителя» побывали на «Беговой» 10 июня. Чтобы замкнуть основной контур «стены в грунте» оставалось 7 захваток. «Стену в грунте» для пешеходных переходов только начинали, зато полным ходом шла установка опалубки второй захватки плиты покрытия котлована.

Перед этой поездкой генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» Сергей Сепитый сказал корреспонденту «Метростроителя», что строительная площадка станционного комплекса «Улица Савушкина» в прямом смысле слова стоит на болоте:

– Жидкий грунт из траншей и котлована буквально вычерпывали грейферами и экскаваторами. Практически каждая захватка «стены в грунте» сопровождалась вывалами грунта. Боролись, как могли. И победили.

Читайте продолжение на стр. 2

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»:
ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

СТР. 2

СТРОИМ
МУЗЕЙНЫЙ
ЦЕНТР

СТР. 5

В ДЕНЬ
РОССИИ –
ПО РОССИИ

СТР. 9

Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1

«БЕГОВАЯ»: ДЕЛО ПОШЛО!

Когда мы приехали на площадку, работа кипела. У ворот рабочие тщательно мыли колеса отъезжающего в город миксера. Площадка выглядела чистой. В котловане искрила сварка, шел монтаж опалубки для второй захватки плиты. Должны были успеть к 25 июня, и, насколько нам к моменту сдачи номера стало известно, успели.

На узком проезде у котлована шел горячий спор. Встретились два грузовика. Один шел в сторону улицы Савушкина, другой навстречу. Не разойтись, вот и обсуждали, как им лучше проехать.

Да, рабочие постоянно жалуются на тесноту строительной площадки. Она «зажата» между жилым домом и торговым центром «Атлантик-Сити», и шире ее просто физически нельзя сделать. Это и было основной темой возмущения водителей:

- Невозможно так работать!
- Надо что-то делать.
- Да уже писали властям. Отказали...
- А как они предлагают машинам разъезжаться?

Мимо проходил Роман Орел, начальник участка «СМУ-11 Метрострой». На «Беговой» СМУ-11 – один из подрядчиков. Народ

примолк. Все знают, что Орел руководит участком на «Театральной», где бурение свай-колонн происходит на мизерном пятячке, и по сравнению с площадкой у Мариинского театра, площадка на «Беговой» просто поле для гольфа.



Как рассказал корреспонденту «Метростроителя» заместитель генерального директора СМУ-13, руководитель проекта станции Геннадий Андреев, для того, чтобы справиться с жидкими грунтами, которые он аккуратно называет «слабыми и несвязанными», пришлось применить сразу несколько вариантов их укрепления.

– Сложные грунты были в основном со стороны улицы Савушкина. Мы закрепляли их методом инъектирования по манжетной технологии, согласовали с проектировщиком изменение конструкции форшахт – сделали их глубже и шире, где-то замещали грунты цементно-песчаной смесью и тощим бетоном, где-то выполняли забутовку самих захваток.

Потом небольшие сложности создал щит, когда проходил сквозь уже построенные «стены в грунте». Когда он зашел со стороны улицы Савушкина, по словам Геннадия Андреева, образовалась воронка, были просадки и выход пены на поверхность. Когда ТПМК вышел за торцевую стену, он был остановлен на ремонт и профилактику.

По словам начальника строительного участка Романа Смолянинова, это было счастливое время:



Монтажники буквально связали из арматуры опалубку



– Щит не выдавал грунт и грузовики пошли к нам. Успели очистить площадку от породы.

К концу месяца щит опять пошел и нехватка грузовиков снова начала сказываться на строительстве «Беговой». Но работы не останавливаются. СМУ-13 выровняло график.

Работы еще очень много. Завершить бетонирование первой плиты покрытия. Построить весь конструктив внутри станционного комплекса. Поэтапно разобрать обделку и вплотную приступить к строительству конструкций станции. Построить НВУ – шахты

463 и 464. К слову, строительство ограждающих конструкций 463 шахты уже началось.

Ну а щит к моменту выхода номера двигается дальше – к «Новокрестовской».



На «точке». Маркшейдер Антон Тюрнин

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Основной контур «стены в грунте» станции «Беговая» шириной в один метр и глубиной 36 метров. Для укладки потребовалось 17 700 кубометров бетона. «Стены в грунте» для пешеходных переходов – 16 метров глубиной, шириной 0,6 метра. Глубина заложения станции – 20 метров.

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

Вот что такое грамотная организация труда и заранее продуманная тактика! В котловане станционного комплекса «Новокрестовской» все строительные работы ведутся догоняющими циклами.



Заместитель начальника участка №6 СМУ-15 Константин Провалин:

– Основные силы брошены на застройку плиты верхнего перекрытия (отметка 15.600), выполняющего так же роль распорной плиты. Выполнение – 85%. Удачно прошла и укладка сложного бетона с разной степенью подвижности на наклонных траволаторных площадках.

К этому времени грунт на отметке 9.900 (уровень второго перекрытия) был разработан по 12 ось. А с 1 по 6 ось, догоняя выбор грунта, уже заливались первые захватки плиты второго перекрытия.



В фокусе теодолита

5 июля верхнее перекрытие закроет котлован. План такой: закончить его как можно быстрее, и «гнать» второе перекрытие встречными комплексными захватками: выбирать грунт, заливать подбетонку, устанавливать опалубку, армировать каркас и укладывать бетон одновременно с двух краев котлована.



Метростроители СМУ-15 вынуждены перебрасывать грунт с места на место

О ПОСТАВКАХ СТРОЙМАТЕРИАЛОВ

– Выполненная заявка на стройматериалы – гарант своевременной сдачи строительного объекта. Поэтому все заявки должны подаваться заранее. Мы, например, подаем заявки на стройматериалы сразу, как только получаем чертежи и рабочую документацию. Пока УПТК выполняет наши заявки без замечаний. Весь материал на июнь был заранее завезен на строительную площадку. В первую очередь – арматура. Поставки бетона так же выполняются в установленные сроки. Сбоев с поставками практически нет.



Плита верхнего перекрытия. Выполнение 85%

О ВЫВОЗЕ ГРУНТА

Проблемы с вывозом грунта по-прежнему возникают. В зонах временных отвалов мы можем копать его не более двух суток, но никак не неделю, тем более – две.

Должно быть так: достал грунт и сразу отгрузил в самосвал АТП, самосвал ушел на свалку, подъехал следующий. А получается, что подрядчик должен платить за самосвал, который перемещает грунт по площадке. Вот конкретный пример. Грейфер на базе 330-го экскаватора Хитачи достает грунт из проема в центральной оси станции. Самосвалы АТП должны колонной подъезжать к месту загрузки, принимать грунт сразу из грейфера и уезжать. Вместо этого по площадке курсирует «местный» самосвал, принимает грунт и сбрасывает его во временный отвал. В мае, дожидаясь машин АТП, мы были вынуждены по несколько раз перебрасывать грунт на стройплощадке. Это лишние затраты подрядчика.

В ГРАФИКЕ

Несмотря на сложности с транспортом темпы строительства перекрытий опережают утвержденный график более чем на шесть недель. Мы стараемся до прихода щита выполнить все бетонные работы с максимальным опережением. А сэкономленное время рассчитываем использовать на благоустройство внутренних помещений, количество которых просто сумасшедшее – более пятисот.

72 МЕТРА ПОД ЗЕМЛЕЙ

Сбойка с действующими тоннелями метрополитена у станции «Приморская» пройдет точно по графику. Так считают все проходчики ЗАО «Управление №10 Метрострой». Им и карты в руки – ребята построили шахтный ствол, все подхожные выработки, впереди у них последний участок трассы: достройка перегонных тоннелей от демонтажной камеры (которую еще надо построить) до тупиков за «Приморской».

СТВОЛ

Евгений Новиков, и.о. начальника участка СМУ-10:

– Вертикальную выработку прошли на одном дыхании, сейчас как-то уже и забываться стал этот «эпизод»... В августе 2014 года подготовили площадку и пошло: «пробили» семьдесят два метра шахтного ствола, построили рудвор, на отбойных молотках прошли шестьдесят метров временного транспортного ходка в направлении демонтажной камеры.

А сегодня через ствол 467 шахты проходчики СМУ-10 разворачивают все горнопроходческие работы. В первую очередь набирает темпы строительство демонтажных камер для приема тоннелепроходческих щитов КТ и S-782 «Надежда»; параллельно взяла старт проходка перегонных тоннелей от будущей камеры съездов, в направлении станции «Приморская»: пройден начальный участок (50 колец) первого (правого) перегонного тоннеля.



Проходчик Валерий Сафонов

ГОРНЫЙ КОМПЛЕКС

На строительной площадке грохочет горный комплекс. Грунт из забоев выдавать на поверхность надо? Надо. Обделку, стройматериалы, людей отправлять вниз, к забоям надо? Тоже надо. Поэтому шумновато.

Ночью «качать породу» проходка не может – «звуковое сопровождение» запрещено. Днем приходится накапливать блоки и порожняк для ночной смены. И грунт выдавать на-гора – только днем. Такой рисунок работы затруднителен уже сейчас. Когда же полным ходом пойдет щитовая проходка и объем породы резко подскочит, без ночной смены будет не справиться. Почему так получается? А потому что изначально все сроки строительства были, мягко говоря, отодвинуты. «Прозаседались» наши заказчики на конкурсах.

КАМЕРА СЪЕЗДОВ

Строхотом опускаемся на семьдесят метров. В гулком пространстве призабойной части ствола уясняешь, какая огромная работа была выполнена практически вручную. Проходим рудвор, камеру НВУ, по откаточным путям сворачиваем во временный транспортный ходок который ведет к демонтажной

камере. В нее войдет многострадальный щит «Надежда», он же тоннелепроходческий комплекс S-782, завершив тем самым беспримерную проходку двупутного тоннеля под Финским заливом. Здесь его демонтируют и поднимут на поверхность. Будет сбойка, будет праздник. Сейчас, однако, строительство камеры только начинается: идет сооружение верхнего свода. Пройдены две фурнели и две временные штольни, построен деревянный разгружающий свод – калотта. Проходка рубит породу, собирает опалубку, готовится к монтажу арматурного каркаса торцевой стены и верхнего свода. Подходим к первой фурнели, оттуда периодически идет сброс породы. На пятачке крутятся составы: наполненные вагонетки тарахтя уходят в рудвор, их место занимает порожняк.

На строительстве камеры съездов или «демонтажной камеры» сконцентрированы главные ударные силы «Десятки».

– Погоди, не кидай! – проскакиваем под фурнелью и по узкой деревянной лестнице поднимаемся к своду. В маленьком пространстве калотты работает проходческое звено Виктора Ковалева. Фотографироваться не желаю, но пообщаться – можно.

– Газету пришлете? А трудодень за позирование дадите? Серега, лицо из каски вынь, не прячься... Ай красавец! А когда газета выйдет? Привезите штук пятнадцать, детям посмотреть, где папки трудятся... Чтоб учились хорошо.

Мужики понижают ядро забоя: рубят, сгружают породу, ставят деревянную крешь. Торопятся, смена коротка, а заработать надо обязательно. Не до разговоров. Короткая фотосессия, пара вопросов.

– Как идет дело, Виктор?

– А нормально. Уже привыкшие. Ручной труд! Грубо говоря, молоток и лопата. Руби-кидай! Здесь никакую механизацию не применить. Так что пять дней в неделю по семь часов мы в обнимку с лопатой. Тысяч 50-60 получаем. Знакомые удивляются: «а мы думали, Витя, ты сотню заколачиваешь». На проходке Виктор 12 лет. Семья, сынишке в июне будет девять месяцев.

Дальше по ходку еще одна фурнель. Там работает другое звено. Когда свод будет полностью разработан, начнется монтаж металлических арок постоянного крепления и монолитные работы. На сооружение верхнего свода отведено четыре месяца. Но уже и сейчас можно представить, каких циклопических размеров будет эта демонтажная



Звено Виктора Ковалева



камера. Высота в черне – 14,7 метра, такая же в ширину. Длина – 30 метров. Пятиэтажный дом, не меньше.

На проходке работает четыре проходческих звена. Самыми сильными, «тяговыми» считаются бригады Сергея Огурцова и Дмитрия Смирнова. Ночная смена упирается до 8 утра, прихватывая свое свободное время – лишь бы заработать на дополнительных сантиметрах. Рубить, рубить, пока не стонит утренняя. Иногда утренняя перекрывает ночной подачу воздуха: уходите из забоя, хорошо! Но если бригада настроена взять кольцо, они будут биться до последнего, ради нескольких сантиметров, ради нескольких сотен рублей. Понятное дело, люди хотят заработать. Загнали в кредиты, в ипотеки. У Сереги Огурцова, например, трое детей и ипотека. Крутится как белка в колесе. И таких среди нас много.

ПЕРВЫЙ ПЕРЕГОННЫЙ ТОННЕЛЬ. КАМЕРА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ

В первом перегонном тоннеле разрабатывается камера металлоконструкций, где будет монтироваться ясиноватский щит КТ. Сооружается разгружающий свод. Впереди у проходчиков 14 колец – камера небольшая. По скользящему графику здесь работает четыре бригады.

Сейчас на смене бригада Антона Морщанина.

– Антон, в Метрострое давно?

– 8 лет.

– Как сюда попал?

– Предложили и пошел. У меня здесь отец работал изолировщиком.

– А до этого где прозябал?

– В продуктовом магазине грузчиком. Нормально, но платили мало. Ушел.

– А под землей, что, лучше? Работа нравится?

– Нравится рубить.

– И что? Хорошо получается?

– Получается...

В мае на проходке временного ходка бригада Антона поставила 10 колец – это лучший результат по всем бригадам.

– А как любишь свободное время проводить?

– С девушкой гулять...



Бригадир Антон Морщанин собственной персоной

НЕ ВОЛНУЙСЯ, «ПРЕССА»!

На поверхности нас поджидает Александр Петрович Дмитриев, Заслуженный строитель РФ, кавалер ордена «За заслуги перед



Отечеством» II степени, комплексный бригадир ЗАО «Управление №10 Метрострой». Сам Путин руку жал. Фотографируйте-ка руку, мастер фотограф!

– Александр Петрович, успеем к Чемпионату?

Успеем. Либо снимать все вывески, а когда спросят, где работаете, говорить, что на конфетной фабрике чупо-чупсы варим... Не волнуйся, «пресса», все будет в точности. Нас же «специалисты» из транспортной дирекции проверяют! Там подход серьезный. На проходке ходка один мне говорит: «Главное – крепко ставь гидровую прокладку между блоками!». Я в шоке: какая прокладка, брат? В кембрие воды-то не бывает... А вдруг, говорит, прорвет?! Вот такой парень! Другой «коллега» в тоннеле спрашивает: «Вы почему, товарищ, чеканкой не занимаетесь?!». Какая чеканка? Вы ж, товарищ, наклонный ход с горизонтальной выработкой попутали! Это, говорит, я вас так проверял... Юмор у них такой. Юмор – это хорошо. С шуткой, с огоньком – мы везде успеем...

Метростроение

ПОД ЛЕЖАЧИЙ КАМЕНЬ ВОДА НЕ ТЕЧЕТ

Станция «Прспект Славы», наклонный ход №2. Смонтированы все четыре нитки эскалатора. Установлены и выверены натяжные зоны. Идет планомерная работа механиков – тонкая регулировка положения ниток эскалатора в плане и по высоте.

15 июня сотрудники СМУ-15 забетонировали верный участок, отделяющий машинное помещение от наклонного хода. 16 июня выполнена маркшейдерская проверка установленных эскалаторных зон. Проверка показала – все сделано точно. Смена монтажников СМУ-9 в темпе «добывает» монтаж недостающих шпор и прогонов, заканчивает обустройство фундаментов под последние зоны Б. Они должны быть установлены в наклоне до конца месяца. В июле начнется монтаж эскалаторных систем уже в машинном зале.

Главный механик ЗАО СМУ-9 Метрострой Александр Бруев:



– Преимущества собственной эскалаторной системы, понятной механикам и монтажникам – очевидны. Мы заранее, на стадии проектирования знаем до тонкости, как встанет та или иная зона, как она будет пристыкована к следующей, а все возможные неувязки стараемся исключить на стадии изготовления.

ДОЛОЙ «КОТА В МЕШКЕ»!

– Эскалаторное оборудование под заказ – это «кот в мешке». Всегда что-то не вяжется, не стыкуется. Вызываешь шеф-монтаж, вступаешь в дебаты с изготовителем, выясняешь подноготную проблемы. Это неизбежно. Время уходит впустую. Вся эта чехарда преследовала нас буквально до последнего времени. Например, на Спортивной-2 конструкция немецких эскалаторов оказалась не адаптирована к длинному наклону. Фактически это поэтажник. Слабый аварийный тормоз. Немцы сначала вообще не понимали, зачем он нужен. Но у нас, извините, есть федеральные нормы и правила. Аварийный тормоз – это обязательное требование и абсолютная безопасность пассажиров. Систему тормозов пришлось настраивать долго и мучительно, монтаж растянулся на месяц. С собственным производством мы уходим от этой проблемы раз и навсегда – появилась возможность цифрового анализа «посадочного места» эскалатора с последующим проектированием уникальной конструкции. Для этого в «Девятке» создано конструкторское бюро. Это был очень правильный шаг. Ведь эскалатор на каждую новую станцию – уникальная, неповторимая конструкторская разработка.

САМИ!

В СМУ-9 пришел новый руководитель – Алексей Валентинович Уханов, целеустремленный, энергичный человек. И заразил всех своим энтузиазмом. Сказал нам: «хватит отсиживаться, у нас впереди грандиозная

задача, мы можем работать! Если будем сидеть – нам ничего не перепадет. Если будем работать в своем направлении, то не только выживем, но и будем жить нормально».

Идея своего производства была встречена на «ура». Все поверили в план нового директора. Если хотим жить лучше, мы просто обязаны справиться с новым делом. Затянули пояса и пошли вперед. Никаких разговоров что, мол, не сможем, не справимся, что нам это не нужно, и в помине не было.

Уханов – открытый руководитель. Слов «я не могу это решить и не буду этим заниматься» от него никто не слышал. Никогда ни от кого не отмахивался. Любая проблема – приходи, обсудим, решим. И всегда обязательно есть результат. Всегда – конкретная практическая помощь. За таким человеком коллектив обязательно идет. Люди из разных организаций, все кто его знает, нам завидуют. Говорят: «Вам повезло, что пришел такой человек!». Так оно и есть.



В производственном цеху СМУ-9

Дело пошло. Сложные станки выбирали по крохам – только самое необходимое. Сразу начали проектировать минимум узлов и конструкций, чтобы у себя на производстве изготавливать базовую основу эскалатора большого подъема. В этом и заключалась спасительная идея нашего директора. В самые сжатые сроки изготовили действующий макет. Никто не верил, что можно за такой срок это сделать. Но мы сделали. И провели через Ростехнадзор экспертизу промышленной безопасности. А теперь, через несколько месяцев, на проспекте Славы состоится экспертиза уже не макета, а смонтированных и проверенных на ход эскалаторов, изготовленных нашими руками, на своем производстве.



Рабочий класс с Вами, Алексей Валентинович!



Монтаж эскалаторных систем в машинном зале начнется в июле

Появились и надежные партнеры, поставщики конкретных узлов. Например, для эскалаторов на ст. «Прспект Славы» Майкопский редукторный завод изготавливает приводные зоны и редукторы.

Я уверен, что сроки пуска наших первых эскалаторов будут выполнены. В графике сбоев нет. Уже сейчас очевидно, что время на монтаж, по сравнению с чужими конструкциями, значительно сократится.

Начальник участка Андрей Волкотруб:

– Все мы думали, с чего же начинать? А Уханов нам просто сказал: «Всю техникую базу я беру на себя».

Все дальнейшие решения были молниеносны. Фактически вся технология нового производства, все инженерные решения разрабатывались под его руководством. Все процессы выпуска были оптимизированы. Я думаю, что если бы не решительность нашего директора, мы бы так быстро с новыми эскалаторами не освоились. Но сейчас установка зон идет как



по маслу, и я уверен, что с монтажом не будет никаких вопросов.

Это хорошо, что Уханов перевернул наше предприятие. Новое – всегда интересно. Он человек требовательный, это вам каждый скажет. Но если видит результат твоих усилий, самостоятельность и эффективность – начинает доверять. То есть не только требует, но и доверяет. А это – здорово! Потому что нам и самим интересно построить производство и довести его до совершенства! И все мы, конечно, ждем пуска наших первых эскалаторов.

Начальник смены Игорь Игнатьев:

– Все изменения на нашем предприятии – к лучшему. Очень перспективное дело. Если у нас все получится, значит, мы будем развиваться, крепнуть, зарабатывать репутацию на рынке. Рабочие понимают, что производство эскалаторов фактически дает им новую работу: не только на монтаже, но и в цеху. Все довольны – есть работа, есть перспективы, есть уверенность в будущем.



Поздравляем!

6 ИЮНЯ ОТМЕТИЛ 60-ЛЕТИЕ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО СМУ-9 «МЕТРОСТРОЙ» АЛЕКСЕЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ УХАНОВ



Окончив Ленинградский горный институт и отслужив в рядах Советской Армии, молодой горный инженер вливается в дружный метростроительский коллектив.

Постигать премудрости метростроения сегодняшний генеральный директор СМУ-9 начал «от печки» – проходчиком в СМУ-11. Набираясь опыта, на практике постигая глубины профессии метростроителя, и постепенно продвигаясь по служебной лестнице, Алексей Валентинович в январе 1998 года назначается главным инженером СМУ-11, а затем, в апреле 2012 года принимает руководство СМУ-9.

При личном участии и непосредственном руководстве Алексея Валентиновича Уханова велось комплексное строительство петербургских станций метро «Пионерская», «Рыбацкое», «Ладжская», «Прспект Просвещения», «Дыбенко», «Садовая», «Адмиралтейская», «Комendantский проспект», «Спортивная», «Обводный канал», «Бухарестская», «Международная», а также Комплекса Защитных Сооружений г. Санкт-Петербурга от наводнений, второй сцены Мариинского театра.

Возглавив коллектив СМУ-9 в непростое для организации время, Алексей Валентинович смог правильно оценить многолетний опыт специалистов и в сжатые сроки реорганизовать предприятие. На базе СМУ-9 было создано не только конструкторское бюро по проектированию эскалаторов нового типа, но и собственное их производство.

Талантливый инженер, грамотный и опытный руководитель, Алексей Валентинович является автором трех патентных решений, которые легли в основу конструкции новых эскалаторов. С февраля 2015 года ЗАО СМУ-9 «Метрострой» – не только монтажная организация (монтаж 260 эскалаторов из 270 в Санкт-Петербурге), но и производитель отечественных эскалаторов.

За долголетний и добросовестный труд А.В. Уханову присвоено звание «Ветеран труда Метростроя», он награжден знаком «Почетный строитель России», а также медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». В 2012 году ему объявлена Благодарность Губернатора Санкт-Петербурга. За личный вклад в восстановление пассажирского движения на участке «Размыв» Кировско-Выборгской линии Санкт-Петербургского метрополитена Законодательное собрание наградило А.В. Уханова «Почетным дипломом». На основании Указа Президента РФ генеральному директору СМУ-9 присвоено почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации», а также звание «Ветеран труда».

Коллектив ЗАО СМУ-9 «Метрострой» сердечно поздравляет своего руководителя с 60-летием, желает крепкого здоровья, новых трудовых успехов и блестящих инженерных решений на благо развития петербургского метростроения!

ПОСЛЕДНИЙ-ПЕРВЫЙ ЭТАЖ «ДУНАЙСКОГО ПРОСПЕКТА»

На площадке экскаватор-телескоп принимает породу и грузит в самосвал. Грунт подгребают с отметки подошвы фундамента на последнем ярусе (отметка -2,2 метра). Здесь, на небольшом участке за торцевой стеной уже залита подбетонка.

Переходим вниз, на вторую плиту (+9,9 метра от уровня головки рельса). Непривычная тишина и спокойствие. На этом этаже все монолитные работы закончены. Остаются правда лестничные спуски – но за них возьмется, когда будет залита фундаментная плита. По технологии top-down получается, что все три яруса опираются только на сваи-колонны и «стену в грунте» – фундамента как такового нет. Образно говоря, эти этажи «подвешены» в воздухе. Казалось бы, можно начинать отделочные работы, устанавливать внутренние перегородки, но чтобы не нагружать общую конструкцию, эти работы не ведутся до полной готовности фундамента.

Горный мастер СМУ-11 Андрей Хлопов:



– Основная задача текущего момента – как можно быстрее забетонировать фундаментную плиту. Для этого на последнем ярусе в хорошем темпе продолжается разработка грунта. А параллельно закругляемся с демонтажем сводовой части тоннеля, (остается 37 колец) и бетонируем центральную зону плиты третьего яруса. Процесс демонтажа, можно сказать, отлажен до автоматизма. В сутки демонтируется кольцо – шесть 12-тонных блоков и замок «одним махом» разбираются и выдаются на поверхность.

Как перекрывается центральная зона третьего яруса? Технология такая: на участке, где тоннель уже демонтирован, заливается жесткое основание, на него монтируются рельсовая временка по которой передвигается опорная платформа нашего собственного изобретения. С этой платформы производится монтаж и фанеровка опалубки, затем – армирование и бетонирование очередного участка центральной части плиты третьего яруса. Монолит не должен отставать от демонтажа колец и это понятно – он выполняет роль распора для внешних ограждающих конструкций.



Последний ярус. Отметка - 2,2 метра



На этом этаже все монолитные работы закончены



Монтаж опалубки в центральной зоне плиты третьего яруса

Разработку грунта на третьем ярусе (отметка + 6,4 метра) ведут два малых экскаватора. Серией перекидок доставляют грунт под технический проем, а экскаватор с телескопической стрелой принимает грунт, выдает его на поверхность и отгружает в самосвалы. На очищенном от грунта участке заливается подбетонка, запускаются гидроизоляционные работы. Затем укладывается защитная стяжка, и начнется армирование дна котлована.

Отгрузка грунта за последние две недели значительно ускорилась – машин прибавилось! Теперь площадку обслуживают 3 машины в смену. За 12 часов они делают 10-12 ходок, в сутки получается 20-25 рейсов. Теперь они нормально успевают отгружать всю поднятую на поверхность породу.

Июнь 2016. Итоги

ДЛЯ ВЫВОЗА ГРУНТА ЗАКУПЯТ НОВЫЕ САМОСВАЛЫ

Об итогах месяца рассказывает главный диспетчер «Метростроя» Петр Иванович Самокутяев.



– Июнь по выполнению объемов проходки и бетонирования сложился благополучно. После того, как механизированный щит «Надежда» прошел станцию «Беговая», его остановили для ремонта режущего органа. Впереди проходка тоннеля под Финским заливом. Но прежде, чем он нырнет под дно залива, были отремонтированы все его узлы. Сейчас щит уже возобновил свою работу.

На Невско-Василеостровской линии в шахте 467 «Управление № 10 Метростроя» производит проходку монтажной камеры, через месяц там будут собирать Ясиноватский щит. Укладка бетона идет в соответствии с графиком.

На Фрунзенском радиусе «Тоннельный отряд-3» закончил сооружение правого станционного тоннеля станции «Перспект Славы». Также на шахтах 622 и 624 идет укладка бетона – заливается жесткое основание, бетонируются станционные проемы и конструкции блока служебных помещений, строится тягово-понижительная подстанция – все силами ТО-3 и «Семнадцатое управление «Метрострой». Работы идут в соответствии с графиком.

На Лахтинско-Правобережной линии на шахтах 572 и 574 проводится укладка конструктивного бетона. «СМУ №13 Метрострой» и «СМУ-11 Метрострой» не отстают от графика.

В целом по укладке бетона, несмотря на трудности, которые были в июне, «Метрострой» выполняет график. Основные объемы у «Управления-15 Метрострой». Со своими задачами на Фрунзенском радиусе и на Невско-Василеостровской линии СМУ-15 справляется успешно.

По вывозу грунта ситуация остается критической. Из-за нехватки машин некоторым объектам грозила остановка. Поэтому было принято решение об увеличении количества автосамосвалов. Для «АТП Метростроя» закупятся новые машины, что позволит увеличить объемы вывоза грунта с объектов «Метростроя» в необходимом количестве.

Система менеджмента

КАЧЕСТВО, ЭКОЛОГИЯ И ОХРАНА ТРУДА В ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПОД ЗНАКОМ ISO

Современная градостроительная политика Санкт-Петербурга и зарубежный опыт ведущих строительных компаний вдохновил руководство ОАО «Метрострой» на создание собственной интегрированной системы менеджмента, отвечающей требованиям международных стандартов серии ISO: ISO 9001 – требования к системе менеджмента качества; ISO 14001 – требования к системе экологического менеджмента; OHSAS 18001 – требования к системе управления охраной труда.

С 2004 года в ОАО «Метрострой» внедрена и успешно функционирует система менеджмента качества.

В 2013 году руководство ОАО «Метрострой», понимая свою ответственность перед горожанами (жителями и гостями Санкт-Петербурга), приняло решение об усовершенствовании имеющихся мероприятий по охране окружающей среды и охране труда в полноценные системы менеджмента, отвечающие самым современным мировым стандартам.

В результате работы, которая была проделана в первой половине 2014 года, имеющиеся мероприятия по охране окружающей среды и охране труда были систематизированы, стандартизированы, расширены и дополнены в соответствии с требованиями международных стандартов серии ISO: ISO 14001 и OHSAS 18001.

В августе 2014 года состоялся сертификационный аудит, который проводили аудиторы из крупнейшего международного холдинга по аудиту и сертификации – «DQS-UL Group». После успешного завершения сертификационного аудита ОАО «Метрострой» стал обладателем ещё двух международных сертификатов, подтверждающих работоспособность системы экологического менеджмента на основе требований стандарта ISO 14001:2004 и системы управления охраной труда на основе требований стандарта OHSAS 18001:2007.

Получившаяся после объединения всех трёх систем – Интегрированная система менеджмента ОАО «Метрострой» построенная на основе системного подхода к управлению, позволила объединить в единое целое различные аспекты и факторы деятельности, оказывающие значимое влияние на успешную работу всего Общества, и является основой для наиболее полного удовлетворения требований заказчика и заинтересованных сторон.

В 2015 году по результатам успешно проведенного инспекционного аудита, проведенного международным холдингом по сертификации «DQS-UL Group», ОАО «Метрострой» подтвердило действие сертификатов соответствия предоставляемых услуг требованиям заявленных стандартов.

В настоящее время продолжается работа по постоянному улучшению интегрированной системы менеджмента. Ежегодно выявляются и актуализируются неблагоприятные экологические аспекты и опасные производственные факторы. На основании ежегодных отчетов перед руководством ОАО «Метрострой», а также выявленных экологических аспектов и опасных производственных факторов, разрабатываются стратегические цели на год и программа их достижения. Также в течение года проводятся внутренние аудиты, которые позволяют своевременно отслеживать состояние интегрированной системы.

В 2016 году вступили в действие новые редакции международных стандартов серии ISO, которые в 2018 году полностью заменят устаревшие, а это означает, что в следующем году, интегрированной системе менеджмента ОАО «Метрострой» предстоит масштабное обновление.

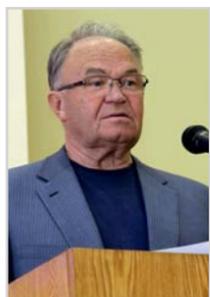
Заместитель руководителя СОТПиЭБ,
А. Астахова;
Инженер по качеству –
инженер по охране
окружающей среды
А. Щеев

Акционерное собрание

МЕТРОСТРОЙ ВЕДЕТ РАБОТЫ НА 4 ЛИНИЯХ ОДНОВРЕМЕННО

2015 год был сложным для ОАО «Метрострой», но несмотря на это предприятие выполнило все свои обязательства перед заказчиками и обеспечило прибыль акционерной компании. Об этом на отчетном собрании акционеров, которое состоялось 3 июня, сообщил генеральный директор «Метростроя» Вадим Александров.

Председатель собрания – председатель совета директоров ОАО «Метрострой» Александр Петров объявил повестку для и предоставил слово докладчикам.



Генеральный директор «Метростроя» Вадим Александров рассказал акционерам, что в данный момент «Метрострой» ведет работы одновременно на 4 линиях метрополитена.

1. Строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина», включая «Новокрестовскую».

2. Строительство Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции «Спасская» до станции «Морской Фасад» (первый пусковой комплекс от станции «Спасская» до станции «Большой проспект»).

3. Строительство Красносельско-Калининской линии от станции «Казаковская» до станции «Обводный канал-2»;

4. Выполнение работ по проведению горно-экологического мониторинга по объекту строительства Красносельско-Калининской линии.

По словам Вадима Александрова, с приходом нового вице-губернатора подготовка и проведение конкурсов на выбор подрядчика по строительству новых линий метрополитена стали носить более осмысленный характер:

– Требования к претендентам стали учитывать их объективные возможности, основанные на опыте работы, наличии производственной базы, экономической и финансовой устойчивости. Но из-за резкого сокращения доходной части бюджета Смольным были внесены изменения в

адресно-инвестиционную программу в сторону уменьшения финансирования по Красносельско-Калининской и Лахтинско-Правобережной линиям. Весь прошлый год «Метрострой» работал в режиме постоянной нехватки средств, причем не только для приобретения материалов и оплаты машин и механизмов, но и для своевременной выплаты налогов и заработной платы трудящимся. Поэтому продолжилась практика привлечения кредитов в банках, которые достигли пяти и более миллиардов рублей из-за того, что на ряде объектов работы пришлось вести до заключения госконтрактов.

Вадим Александров рассказал также акционерам о том, что было сделано в 2015 году, в частности о строительстве второго вестибюля станции «Спортивная», о ремонте станции «Пушкинская», о завершающих работах на ЛАЭС-2 и других сданных объектах. В отчетном году государственный заказ на строительство метрополитена составил 15 147,3 миллионов рублей, фактически Метрострой в 2015 году освоил объем СМР в размере 14 243 миллионов рублей. В итоге, чистая прибыль «Метростроя» по результатам производственной деятельности 2015 года составила 407,6 миллиона рублей, что на 69,9 миллиона рублей больше, чем в 2014 году.



Следующим выступил **заместитель генерального директора «Метростроя» по экономике и финансам Николай Александров**. Он сообщил данные по бухгалтерской отчетности предприятия.

По его словам, рентабельность валовой прибыли составила 4,5%, рентабельность чистой прибыли 1,9%, рентабельность собственного капитала 7%.

– 2015 год был сложным для «Метростроя», сказались влияние внешне-экономических факторов, наличие нерешенных вопросов с заказчиком по метростроению, особенности финансирования контрактов с банковским сопровождением. Все это повлияло на финансовые показатели, оборачиваемость и прибыльность. Тем не менее, в 2015 году мы выполнили свои обязательства по договорам с заказчиком и обеспечили прибыль акционерной компании, – сообщил Николай Александров.

Председатель ревизионной комиссии Валерий Чехов сообщил, что комиссия провела выборочную проверку ведения бухгалтерского учета, правильности составления отчетности и анализа финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Метрострой» в 2015 году.



Чехов доложил, что согласно этой проверке все денежные средства были целевым назначением израсходованы на строительство метрополитена, на продолжение строительства ЛАЭС-2, а также на эксплуатацию Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

– Стоит отметить, что материально-техническая база компании ОАО «Метрострой» находится в благоприятном положении: происходит обновление основных средств, изношенность основных средств относительно невысока. Разработка и внедрение новых технологических решений, механизмов и материалов с целью конкурентоспособности компании, совершенствования техники, повышающей производительность и безопасность производства работ, а также для облегчения труда, улучшения качества и сокращения сроков строительства, является стратегической целью компании ОАО «Метрострой», производственный потенциал организации улучшился, – сказал Валерий Чехов.

Всеми выступающими были четко сформулированы цели и задачи «Метростроя». Это – сохранение конкурентного преимущества в области подземного строительства за счет своевременности выполнения и высокого качества работ, расширение деятельности и повышение капитализации компании, а также обеспечение стабильного финансирования СМР и рационализация хозяйственной деятельности, позволяющая оптимизировать затраты.

В заключении собрания акционеры выбрали новый Совет директоров.

СПИСОК ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «МЕТРОСТРОЙ», ИЗБРАННЫХ НА ГОДОВОМ ОБЩЕМ СОБРАНИИ АКЦИОНЕРОВ 03.06.2016 г.:

1. Генеральный директор ОАО «Метрострой» В.Н. Александров
2. Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» Н.В. Александров
3. Председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга А.Н. Головин
4. Первый заместитель начальника ГУП «Петербургский метрополитен» Е.Г. Козин
5. Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» А.А. Петров
6. Генеральный директор ЗАО «СМУ №13 Метрострой» С.Д. Сепитый
7. Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга С.В. Харлашкин
8. Генеральный директор ЗАО «Тоннельный отряд-3» В.А. Чурляев
9. Заместитель председателя Комитета имущественных отношений Санкт-Петербурга М.М. Янкина



Конкурс

В «КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ» САМЫЕ КРУТЫЕ КАМЕНЩИКИ



Конкурс учащихся проходил в рамках регионального этапа Национального конкурса профессионального мастерства «Строймастер-2016» в номинации «Лучший каменщик – 2016». Он проходит уже шестой год подряд по инициативе Национального объединения строителей и профсоюзов. Мероприятие поддерживает комитет по строительству, профильные комитеты администрации Санкт-Петербурга

и объединения работодателей. Среди соорганизаторов и «Колледж Метростроя».

Участников конкурса пригласили приехать в Новоселье за некоторое время до начала конкурса. Это позволило им осмотреть жилой комплекс, который строится в этом поселке – достаточно уютные кварталы, кирпичные дома, еще не сданный в эксплуатацию детский садик. В общем, воспитанникам профессиональных колледжей и лицеев наглядно показали, чем им предстоит заниматься, и ребятам перспектива понравилась.

Корреспондентов «Метростроителя» удивило, что от «Колледжа Метростроя» прибыли учащиеся в основном первого курса. Но они сказали журналистам:

– Мы реально самые крутые в колледже. Параллельно заканчивалась подготовка конкурсной площадки.

К началу блоки кирпичей уже были доставлены по местам. Миксер проехал между рядами и наполнил растворные банки. А участники достали свои инструменты.

Первокурсники профессионального колледжа «Метростроя» Виталий Кушнир и Максим Михлин стали победителями конкурса «Лучший учащийся по специальности каменщик», который состоялся 25 мая на строительной площадке жилого комплекса NewПитер в поселке Новоселье Ломоносовского района Ленинградской области.

Учащимся предложили построить фрагмент простенка с декоративным элементом. Скорость и качество кирпичной кладки готовилось оценивать экспертное жюри, состоящее из практиков-строителей и преподавателей профильных учебных заведений.

Поначалу ребята были напряжены, но как только они опустили мастерки в растворные банки, их лица расплылись в улыбки – отличный раствор, как густая сметана, хорошая вязкость. После чего приступили к работе, и уже сосредоточились на ней, не обращая внимания на бродящих вокруг них фотографов.

Наши ребята показали отличные результаты. Первокурсники «Колледжа Метростроя» Виталий Кушнир и Максим Михлин на самом деле оказались крутыми и заняли, соответственно, первое и второе места. Бронзу получил учащийся 2-го курса Индустриально-судостроительного лицея Руслан Лайдинен.

Мы спросили у ребят, кого они поблагодарят за успех. Виталий ответил, что его учила

мастер – Инга Виссарионова, а Максима – Любовь Момотова. Хорошо мастера колледжа первокурсников подготовили!

Награждение проходило в торжественной обстановке во Дворце труда. Победители получили ценные призы.

А золотой медалист Виталий Кушнир отправится на финальный этап конкурса Строймастер-2016. Он состоится в Москве в августе накануне Дня строителя.



СТРОИМ МУЗЕЙНЫЙ ЦЕНТР



«Метрострой» вышел на новую строительную площадку в селе Рождествено

«Метрострой» приступил к строительству очередного объекта министерства культуры – Многофункционального музейного центра (ММЦ) в селе Рождествено Ленинградской области. Это первый в России комплекс, который объединит в себе фондохранилище, реставрационные мастерские, образовательные классы, а также будет обеспечивать информационную и логистическую функции для государственных и муниципальных музеев Ленинградской области и других областей Северо-Запада.

ММЦ расположен на берегу Оредежа недалеко от старинной усадьбы Рукавишниковых и Набоковых. Как рассказали корреспонденту «Метростроителя» в комитете по культуре Ленобласти, в музеях региона находится более 600 тысяч единиц хранения, входящих в фонд хранения Российской Федерации. Многие предметы нуждаются в реставрации, но специализированных мастерских, которые могли бы обеспечить реставрацию и хранение экспонатов в таких масштабах, в Ленобласти не было. А в ММЦ хватит мощностей, чтобы принимать экспонаты и из соседних областей – Псковской, Новгородской и Тверской.

Проектировали ММЦ так, чтобы современный комплекс не испортил ландшафт местности. Общая площадь здания составит 10 тысяч квадратных метров.

Заместитель главного инженера «Метростроя» Владимир Могильный рассказал «Метростроителю», что для нашего предприятия это новая интересная задача:

– Вы не можете не помнить, что мы уже работали с Министерством культуры, когда строили Вторую сцену Мариинского театра. Это был полезный опыт. Нашу работу оценили. И мы выиграли конкурс на музейный центр. В этих проектах есть схожие задачи. На строительство ММЦ нам дается три года. Это будет комплекс помещений, связанных между собой функционально.

Так для осуществления реставрационной функции в ММЦ будут созданы комплекс реставрационных мастерских и лабораторий. Это реставрационные мастерские по тканям, металлу,

живописи и графике, фотографиям и негативам, книгам и документам, дереву, костюмам, рекевизиту, декорациям, технике и инвентарю, чучелам животных.

Для хранения музейных артефактов надо построить помещения для временного хранения музейных экспонатов до и после реставрации, помещения для хранения материалов. А все это – специализированные помещения, с разделением по видам хранения, также предусмотрены рабочие помещения для хранителей фондов.

Образовательные часть предполагает проведение программ для повышения квалификации музейных работников, реставраторов, представителей других профессиональных групп и студентов учебных заведений, проведение виртуальных выставок и семинаров для специалистов.

Поэтому в проекте предусмотрены помещения для проведения семинаров и конференций, а также аппаратная, библиотека, читальный зал и аудитории. В ММЦ предполагается создание архива и единой информационной базы данных всех музейных коллекций Ленинградской области, создание электронного каталога библиотеки специализированной профессиональной литературы.

Также спроектированы помещения для проведения временных выставок. В данном контексте предусмотрена система электронного формирования выставок из имеющихся предметов музейного фонда с использованием информационных технологий и телекоммуникационной инфраструктуры.

Для обеспечения комплектации временных передвижных выставок на площадке ММЦ предусматривается целый комплекс помещений: отдел логистики, мастерская для изготовления оборудования для временных выставок и специальной тары, погрузо-разгрузочная зона для автотранспорта с музейными экспонатами.

Общая проектная мощность по всем мастерским составляет 656 предметов в год. Общая проектная мощность хранения составляет 10000 единиц хранения.



Кино

Действие фильма происходит в начале 1970-х. На шахте 622, («Международная») сняли эпизод. Для этого была почему-то выбрана не известная всем по «Чемодану» история «Номенклатурные полуботинки», произошедшая с Довлатовым на открытии станции «Ломоносовская», а придуманная за чем-то самим режиссером Германом. Якобы писатель спускается под землю в качестве журналиста, что бы взять интервью у проходчика-поэта. Режиссеру конечно виднее, но рассказ – классный, если не читали, советуем. В редакции книга есть.



Поэта-проходчика сыграет известный «стиляга» Антон Шагин. Актерами в эпизоде побудут и проходчики ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой», работающие на строительстве Фрунзенского радиуса.

Премьера намечена на 2017 год.

Сделать фильм о писателе решил Алексей Герман младший. Повод, конечно, есть и повод серьезный – в этом году 3 сентября Сергею Довлатову исполнилось бы 75 лет.

Лето выдалось тёплым и солнечным. Даже комары вели себя не очень агрессивно
С. Довлатов



В «МЕТРОСТРОЕ» ПРОШЛИ СЪЕМКИ ЭПИЗОДА К ФИЛЬМУ
«ДОВЛАТОВ»

ГОСТы и стандарты

О КОНТРОЛЕ ПРОЧНОСТИ БЕТОНА В МЕТРОСТРОЕНИИ



Контроль прочности бетона неразрушающими методами – тема в принципе не новая, но для строителей метро в нашем городе непривычная: десятилетиями в ходу было определение «кубиковой» прочности.

В последние годы в строительстве всё большее распространение получил неразрушающий метод контроля.

Основные стандарты контроля обновлены, а некоторые с этого года стали действовать в новой редакции (ГОСТ 22690-2015). Кроме стандартов (ГОСТ 18105 и ГОСТ 22690) требования к неразрушающему контролю подробно изложены и в Своде правил СП 70.13330.2012.

Применение неразрушающих методов контроля прочности бетона в метростроении осложняется особенностями этого типа строительства. Главное затруднение – многообразие бетонных и особенно железобетонных подземных конструкций, подвергающихся деформациям и в процессе строительства и в процессе эксплуатации. Эти особенности требуют от исполнителей знания соответствующих норм.

Но прежде всего нужно разделить функции приёмочного и операционного контроля. При приёмке контроль прочности можно поручить аттестованной лаборатории. Операционный контроль – только работникам, сооружающим конструкции.

Для выполнения приёмочного контроля лабораторией нужны исходные документы: задание на проведение контроля, проектные требования к бетону, нормативные требования к проведению контроля в зависимости от типа конструкции и метода контроля – механического (по ГОСТ 22690) или ультразвукового (по ГОСТ 17624). Это задание должен составлять квалифицированный специалист; оно должно соответствовать договору на выполнение контроля с предоставлением протокола испытаний и инструкции по эксплуатации применяемого электронного прибора.

Операционный контроль прочности бетона требуется прежде всего при съёмке опалубки. Требования к прочности содержатся в рабочей документации. Такой контроль определяет не проектную а промежуточную прочность. Выполнению контроля промежуточной прочности и посвящена статья.

В стандартах на неразрушающие методы этот вид контроля наименее разработан. Выскажем несколько рекомендаций по его проведению. Первая задача – организация обучения непосредственных исполнителей контроля, а также разработчиков ППР. Обучение стоит привязать к конкретному типу прибора, применяемого в организации. Для технических руководителей было бы полезным провести обучающий семинар.

Для проведения операционного контроля согласно СТО-4.01 разрабатываются специальные карты, поэтому в ППР необходимо сформулировать конкретные требования к проведению контроля с разработкой схемы контрольных точек согласно требованиям ГОСТ 18105 и ГОСТ 22690. Принимая во внимание, что поставка бетонной смеси на строительный участок производится одним предприятием, имеет смысл при заказе бетона одновременно заказывать градуировочную зависимость на поставляемую партию (в соответствии с требованием ГОСТ 22690 п.6.1.3) вместе с документом о качестве.

Для проведения контроля прочности бетона неразрушающими методами, для каждого объекта необходима программа испытаний. Эта программа должна соответствовать нормативным требованиям и может быть разработана для определённых монолитных конструкций (например для отделки, жёсткого основания тоннеля и т.п.) в качестве типовой.

Направляется предложение: разработать для всех субподрядчиков ОАО Метрострой, выполняющих бетонирование, типовую карту контроля прочности бетона неразрушающими методами, в составе СТО-4.05.

А так же инструкцию по выполнению неразрушающего контроля на объектах метростроения с учётом всех требований ГОСТ 18105, ГОСТ 22690, ГОСТ 17624 и СП 70.13330.2012.

В договорах с заказчиком и субподрядчиками желательно иметь ссылку на соответствие СТО-4.01, СТО-4.05, СТО-4.03.

Инженер по качеству А.И. Шафер

ЧЕЛОВЕК ИЗ ПОКОЛЕНИЯ ВЕЛИКАНОВ

Редакция «Метростроителя» продолжает серию материалов о метростроевцах, награжденных орденами Ленина.



На вопрос, когда пришел в «Метрострой», всегда отвечает: «Меня друг позвал в 1948 году». Из глухой деревни приехал в Ленинград большой и сильный человек, спустился под землю что бы строить метро. Стал проходчиком первой линии. Через полгода – бригадиром. И до сих пор удивляется, почему именно его наградили Орденом Ленина: «Все же работали. Почему меня?»

Анатолий Васильевич Тарасов – один из 23 легендарных метростроевцев, которым вручили высокую награду в далеком 1955 году. Родился в деревне Ананьино Калининской области в 1924 году. В семнадцать лет – фронт. Бои подо Ржевом. В 41-м первое ранение. Госпиталь. Фронт. 3-й Белорусский. Освобождение Кенигсберга.

ОДНОПОЛЧАНЕ

*Как будто мы уже в походе,
Военным шагом, как и я,
По многим улицам проходят
Мои ближайшие друзья;*

*Не те, с которыми зубрили
За партией первые азы,
Не те, с которыми мы брили
Едва заметные усы.*

*Мы с ними не пивали чая,
Хлеб не делили пополам,
Они, меня не замечая,
Идут по собственным делам.*

*Но будет день – и по разверстке
В окоп мы рядом попадем,
Поделит хлеб и на заветку
Углы от писем оторвем.
Пустой консервной жестяной
Воды для друга зачерпнем
И запасной его портянкой
Большую ногу подвернем.*

*Под Кенигсбергом на рассвете
Мы будем ранены вдвоем,
Отбудем месяц в лазарете,
И выживем, и в бой пойдём.*

*Святая ярость наступленья,
Боев жестокая страда
Завяжут наше поколенья
В железный узел, навсегда.*

Константин Симонов

Конец войне! Дальний Восток. Снова – фронт. Демобилизовался в 1946 году.

В родной деревне ждала девушка. Жениться. Родилась дочь. Надо было поднимать семью. Друг, Дмитрий Лосев, трудившийся на строительстве метро в Ленинграде, позвал с собой: «Толя! Давай к нам в Метрострой. Там такие парни вот как нужны!».

Сначала поехал один. Попал в Строительство № 13. Освоился быстро. Практически сразу назначили бригадиром. «Сам все делать умеет и руководит грамотно», – говорили товарищи. В общем, обжился, приработался. Забрал семью из деревни – жилье дали на Шоссе Революции. Для Ленинграда та еще деревня была!

В 1952 году Анатолий Тарасов – бригадир комплексной бригады. В 1960 году – командировка в Афганистан на три года для оказания технической помощи на строительстве Джалабадского ирригационного тоннеля. В 1967 году назначен слесарем-монтажником подземно-проходческих механизмов 4 разряда. Через год – бригадир слесарей-монтажников.



Из забоя шли на стадион! Тарасов – 112-й

В 1983 году уволился в связи с уходом на пенсию.

Что необычного в его жизни? Судьба метростроевца, каких было немало.

Да, их было немало, но это поколение людей, которые не могли работать от звонка до звонка. Потому что не люди это были – настоящие великаны!

Самому Анатолию Васильевичу сложно уже общаться с журналистами. Он почти не слышит, плохо говорит. Он, наверное, последний из метростроевцев-орденоносцев.

С нами разговаривала его дочь Екатерина Русакова:

«Отец трудился добросовестно, участвовал во всех социалистических соревнованиях, не мог не участвовать. Не то чтобы он хотел быть первым. Просто понимал, что такие соревнования дают стимул для усовершенствования условий труда, для внедрения рационализаторских предложений».

Анатолий Васильевич был членом Всесоюзного научного инженерно-технического общества (ВНИТО). В семейном архиве хранятся почетные грамоты от ВНИТО «за проявленную творческую инициативу в социалистическом соревновании членов общества на лучшие показатели в области разработки и внедрения в производство новой передовой техники».

Анатолий Тарасов ставил трудовые рекорды. Выписка из газеты «Ленинградское метро» от 11 августа 1956 года, написанная

не журналистом, а пилотом щита – М. Орловым: «Большого успеха добилась бригада т. А. Тарасова. Недавно она дала высокую выработку – 1,15 метра вчерне готового тоннеля за смену. В общей сложности бригада т. А. Тарасова прошла за октябрь 24 погонных метра тоннеля, уложила 32 кольца».

Но одного труда в забое ему было мало. Многие годы Анатолий Васильевич участвовал и спортивных соревнованиях: метание гранаты, метание копы, толкание ядра, лыжный кросс... Грамоты, сохранившиеся в семье – за первые места в 1953, 1955, 1956 годах... Первую очередь сдали, вторую строили! А он из забоя – на стадион!

Ему хватало сил и на заботу о семье, о родителях.

«Он постоянно ездил в Тверскую. Отправлял посылки старикам. В конце лета и осенью обязательно в лес – заготовить грибов на всех родных. Он был заядлым грибником. Также заботился и о друзьях», – рассказывает дочь.

Друзья Анатолия Васильевича не раз вспоминали случай, когда в забое засыпало кембрийской глиной проходчика Володю



Анатолий Тарасов позировал для картины Юрия Неприщева «Метростроевцы – проходчики»

Успех бригады Тарасова

В дни подготовки к выборам в местные Советы бригады горняков на строительстве станции «Нарвская» соревнуются особенно активно. Каждая из них стремится встретить знаменательный день достойным трудовым подарком.

Большого успеха добилась бригада т. А. Тарасова. Недавно она дала высокую выработку – 1,15 метра вчерне готового тоннеля за смену. В общей сложности бригада т. А. Тарасова прошла за октябрь 24 погонных метра тоннеля, уложила 32 кольца.

В этом успехе есть доля труда и работников механической группы. Мы строго следили за действием механизмов. Они работали бесперебойно. Вместе с горняками мы боролись за высокие темпы сооружения тоннеля.

М. ОРЛОВ,
водитель щита

Куценко – его прижало огромным куском породы. Все растерялись, а Тарасов схватил отбойный молоток и расколол этот кусок. По частям сняли глину, освободив товарища.

И при этом Анатолий Васильевич до сих пор сомневается, заслуженно ли ему дали Орден Ленина...

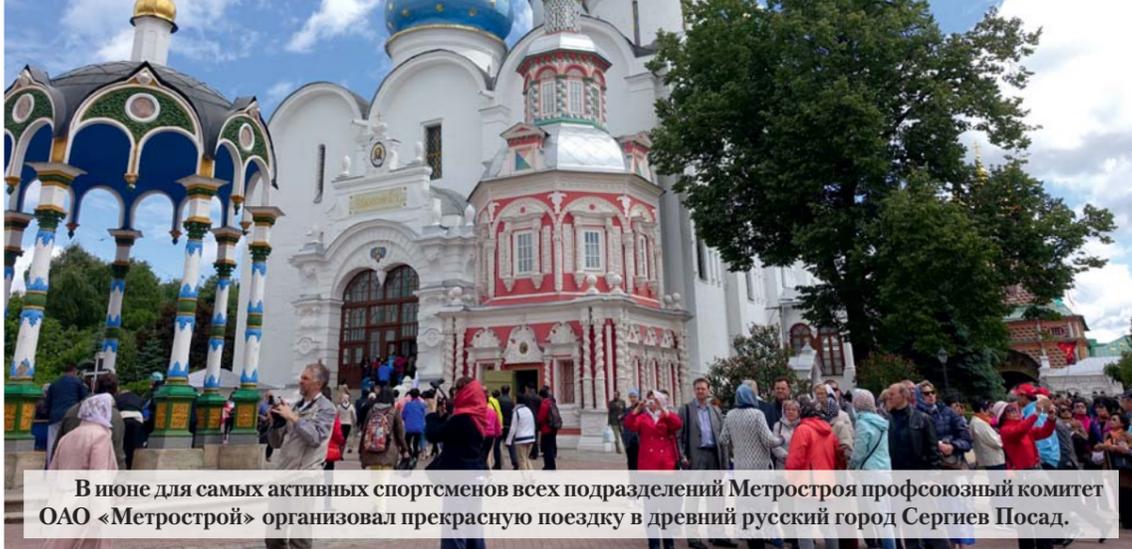
ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮЛЬ

2	Антонина Ивановна АБРАМОВА (РЭУ) – 80 лет Валентин Иванович КАШИН (ТО-3) – 75 лет
6	Владимир Андреевич ШКАБАРОВ (СМУ-11) – 85 лет
9	Раиса Акинфеевна КОШУРИНА (Поликлиника) – 90 лет
10	Юрий Степанович ХАЛЯВИН (СМУ-11) – 85 лет
11	Анна Владимировна НАТУНИЧ (ТО-3) – 80 лет
11	Тамара Ивановна ФАРАФОНТОВА (СМУ-17) – 75 лет
12	Полина Сергеевна ГОРМАШ (РЭУ) – 75 лет
15	Татьяна Николаевна БЕРЕЖКОВА (СМУ-13) – 60 лет
17	Леонид Леонидович ТКАЧЕНКО (СМУ-20) – 65 лет
21	Наталья Алексеевна БИРЮКОВА (УМ) – 55 лет
23	Галина Александровна ДЕЛЬВИГ (СМУ-15) – 65 лет
26	Сергей Павлович ЧЕРЕПАНОВ (СМУ-15) – 55 лет
26	Татьяна Георгиевна КАРАСЕВА (Метрокон) – 70 лет
28	Анна Дмитриевна ПЕТРОВА (РЭУ) – 90 лет
28	Николай Михайлович ЛУКИН (СМУ-15) – 55 лет
29	Наталья Николаевна ПРИВАЛОВА (УПТК) – 55 лет

Путешествие

В ДЕНЬ РОССИИ – ПО РОССИИ!



В июне для самых активных спортсменов всех подразделений Метростроя профсоюзный комитет ОАО «Метрострой» организовал прекрасную поездку в древний русский город Сергиев Посад.

80 лучших наших спортсменов прибыли в санаторий «Буран», расположенный в 30 километрах от Сергиева Посада. Живописные холмы русской равнины, замечательный санаторий, комфортабельные номера, прекрасное настроение!

В этот же день мы отправились в музей-заповедник «Абрамцево», расположенный в 60 км от Москвы недалеко от Сергиева Посада на зеленом берегу тихой речки Вори. Возникшее в середине XVIII века поместье получило известность благодаря своим владельцам.

В 1843 году Абрамцево приобрел знаменитый русский писатель, отпрыск старинного дворянского рода С.Т. Аксаков, создавший здесь свои лучшие произведения: «Записки ружейного охотника», «Аленький цветочек», «Семейная хроника», «Детские годы Багрова внука» и другие. При Аксакове усадьбу посещали Н.В. Гоголь, И.С. Тургенев М.П. Погодин, М.С. Щепкин...

В 1870 г. Абрамцево купил железнодорожный промышленник, художественный и театральный деятель С.И. Мамонтов. По натуре и по дарованию Савва Мамонтов – художник, не успевший в вихре коммерческих предприятий создать что-либо цельное и ясное. В 80-х годах минувшего века у Мамонтова в Абрамцево собирались все, кто рвался из житейской прозы передвижнического искусства. Там жили и работали По-



ленов, Головин, Коровин, Врубель, там «выросли» и «воспитались» Левитан, Серов и многие, многие другие. Бурный, непоседливый, деспотичный, любящий блеск и громкую славу Мамонтов – именно ему молодое русское искусство преимущественно обязано своим процветанием.

Поместье «Абрамцево», это не только часть истории русского искусства, но сам по себе замечательный памятник архитектуры XVIII и XIX веков, красивейший парк, живописные окрестности меланхоличной Вори.

В день России, состоялась наша поездка в город Александров, в музей-заповедник Александровская слобода. Этот музей – старейшая загородная резиденция московских государей.

С 1513 года Александровская слобода стала местом регулярного пребывания в ней Государя, его семьи и Государева двора. Слобода превратилась в фактическую столицу государства, здесь была учреждена опричнина, в слободе функционировали опричные приказы, опричная Боярская дума и ряд других учреждений. Именно отсюда был предпринят первый «прорыв» в Европу после многовековой изоляции и молчания.

Интересная экскурсия по Александровской слободе была проведена по новым технологиям. Метростроевцы участвовали в выборе невесты для царя Ивана Грозного, отдавали квас и пряники в царских палатах, окунулись в атмосферу далекого времени.



Спортсмены-метростроевцы выбирали невест для Ивана Грозного и ели пряники в царских палатах

А после обеда в санатории «Буран» была проведена мини-спартакиада по 5-ти видам спорта: дартс, стрельба, плавание, настольный теннис, бильярд. Завершились соревнования под звуки фанфар. Победители награждались грамотами и призами.

Вечером в санатории был праздничный концерт, посвященный дню России, дискотека с конкурсами и призами.

В третий день поездки метростроевцы побывали в Свято-Троицкой Сергиевой Лавре. Там покоятся мощи преподобного Сергия Радонежского – величайшего подвижника русской земли.

За многие столетия на территории Лавры сложился уникальный ансамбль построек, включающий более пятидесяти зданий и сооружений. Крепостные стены с одиннадцатью башнями общей протя-

женностью 1370 метров оцепяли монастырь, сохранив древнюю планировку.

С большим интересом и трепетом мы осмотрели соборы и памятники Лавры – одной из главных святынь православной России.

Состоялась и поездка к водопаду Гремячий ключ – он находится в 20 км от Сергиева Посада и является одной из достопримечательностей, связанных с именем Преподобного Сергия Радонежского.

Выражаем свою признательность профсоюзному комитету ОАО «Метрострой» за прекрасную поездку и надеемся, что такие путешествия станут традицией на долгие годы.

В день России – по России!!!

В.М. Денисов



Конкурс



В УПТК ЕСТЬ ДЕЙСТВУЮЩАЯ ВЫСТАВКА ДЕТСКИХ РИСУНКОВ. ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Собиратели детских рисунков на общегородской конкурс «Мои родители – строители», они же корреспонденты нашей газеты осмотрели минивыставку детского творчества в УПТК. Трогательные рисунки детей вдохнули радость, добавили солнца и свежего воздуха в небольшое помещение столовой. Корреспонденты давно осознали, какое полезное и ответственное дело было им поручено. Но на этой маленькой выставке мы дали себе слово непременно развивать и расширять это славное начинание Метростроя. Поддержанное, кстати, не только генеральным директором, Вадимом

Александровым, но и многими и многими папами, мамами, бабушками и дедушками – нашими метростроевцами. Спасибо Ольге Семеновой, профгору УПТК, замечательной женщине и маме, организовавшей эту выставку. И не только за приглашение побывать и оценить детское творчество, что само по себе всегда интересно, но и за окрепшую уверенность в том, что мы делаем нужное дело. И мы – не одни.

Уважаемые профгорги предприятий Метростроя! Мы ждем поддержки и понимания и от вас. Городской конкурс детского рисунка не за горами. Присылайте рисунки детей сотрудников ваших организаций в редакцию газеты! Организуйте выставку детского рисунка на местах – в офисе, в цеху, в бытовом комплексе! Подарите радость мальчишкам и девчонкам, а так же их родителям!



«МЕТРОСТРОЙ» ПОДАРИЛ СПОРТСМЕНА МОСКОВСКОМУ РАЙОНУ

Соревнования Спартакиады «Метростроя» по легкой атлетике прошли 8 июня на стадионе «Динамо» в торжественной обстановке. Потому что, кроме непосредственно турнира по ряду дисциплин организаторы провели награждения спортсменов, которые стали призерами в уже завершившихся первенствах – по лыжам, дартсу и настольному теннису. Мы давали результаты в предыдущих номерах, поэтому повторяться не будем.



На прыжках в длину метростроевцы буквально летали

А легкоатлетам немного не повезло. Практически весь вечер лил дождь. Но спортсменов это не остановило.

Мужчины соревновались по бегу на 100, 400, 1000 метров, плюс эстафета 4 по 100 метров и прыжки в длину.

Женщины – по бегу на 100, 200, 500 метров, также эстафета 4 по 100 и прыжки в длину. По условиям один спортсмен мог принять участие в двух дисциплинах и эстафете.

Все шло очень быстро. Тут бегали, там прыгали, здесь записывали результаты.

Дело было так. На дорожках помещалось по 5 человек. На финише тренер делал пять нажатий на секундомере, потом давал результаты судьям, а те уже спрашивали у бегунов: «Так, кто из вас первый, кто второй, кто третий, кто четвертый, кто пятый?». Бегуны называли свои фамилии, которые судьи записывали в таблицы.

Уследить за всеми площадками было трудно. Запоминались только самые яркие моменты. Вот, например, в беге на 1000 метров Дмитрий Шушукин из Управления «Метростроя» на финише корпусом помешал сопернику себя обогнать. Был небольшой скандалчик. Дмитрий извинился.

Или, когда женщины вышли для бега на 500 метров, накрапывающий дождь стал ливнем, но метростроевские дамы героически отказались переждать, сказали: «Будем бежать под дождем».

Или вот Григорий Заварин из Управления Механизации пришел первым на стометровке и на четырехсотметровке, показав почти профессиональные результаты. А старший тренер «Метростроя» Андрей Синюгин отметил, что когда Гриша начал участвовать в соревнованиях, он не был профессиональным спортсменом.

Корреспондент «Метростроителя» не мог не поговорить с победителем.

– Вы правда в юности бегом занимались?

– Нет. Спортом я начал заниматься здесь в «Метрострое», а потом заметил, что показываю неплохие результаты. Мне нравится бегать. И год назад пошел в спортшколу Московского района. Мало кто знает, но в районные спортшколы могут ходить не только дети, но и взрослые. В общем, я стал бегать. У меня тренировки каждый день после работы и по выходным.

– То есть вы и в городских соревнованиях участвуете?

– Участвую. Но там все сложнее.

В общем, «Метрострой» подарил Московскому району спортсмена! И это отличный результат Спартакиады.

Результаты: 1 место – «Тоннельный отряд-3», 2 место – Управление механизации, 3 место – «СМУ №13 Метрострой».

БОИ ШЛИ И В ВОДЕ, И У СУДЕЙСКОГО СТОЛИКА

Соревнования 30-й спартакиады «Метростроя» по плаванию, которые прошли 1 июня, собрали огромное количество участников. Бассейн стадиона «Динамо» был полон в прямом и переносном смысле – вода переливалась через бортики чаши, а вокруг стояли 80 полуголых спортсменов со всех организаций. Было видно, что метростроевцы плавать любят. Все друг с другом соревновались и все друг за друга болели. Корреспондент «Метростроителя» наблюдал за этим «праздником воды».

Сначала прошло индивидуальное первенство среди женщин и мужчин. Дистанция 50 метров. Потом был командный зачет в виде эстафеты – по четыре спортсмена по 50 метров. Команды смогли собрать 10 организаций «Метростроя».

Спортсмены были очень разные. В одном заплыве могли встретиться и дилетанты и профессионалы. Одни на старте задавали темп, выбивались вперед, а потом быстро устав, отставали. Другие гребли спокойно и равномерно, обгоняя вот таких «стартовых торопыг». Третьи, видно, были с профессиональным опытом, и ими можно было любоваться. Так на очередном старте раздались крики: «Катя, Катя! Катя, Катя!». Это коллеги болели за спортсменку. Причем, особо и болеть было не надо. Она была впереди. Просто очень красиво плыла. Нырнула, буквально раскроив воду, и уже через мгновение вынырнула где-то посередине, а потом ее пяточки все только и видели. Четвертые с трудом справлялись с дистанцией и участвовали ради участия, чтобы поддержать организацию, за что им низкий поклон.

Но были и очень неприятные картинки – пожилая сотрудница или сотрудник какого-нибудь СМУ, когда все соперники уже финишировали, выбиваясь из сил, переходя с кроля на брас, гребет к заветному бортику, до него еще метров десять, а тренеры, вместо того,



Самое сложное – это финиш

чтобы подбодрить самоотверженного спортсмена, уже объявляют следующий старт и приглашают на тумбы участников. Здесь можно почувствовать себя лишним и в следующий раз просто не прийти на старты по плаванию или другому виду спорта.

А иногда, когда состав спортсменов собирался примерно равный, в воде шли настоящие бои – боролись за сантиметры. Вот тут товарищи по команде болели по-настоящему.

Одновременно бои шли и на другом фронте – у судейского столика. Там то и дело вспыхивала перебранка:

– Я пришел первым, а вы мне третье время записали!

– Вы проверьте свой секундомер, ну не могла я так долго плыть 50 метров!

Иногда судьи признавали ошибки, иногда – нет.

Эстафета прошла динамичнее. Поскольку в команды вошли лучшие. Те, кто не вошел в команды, болели и подбадривали коллег.

Результаты: 1 место – Управление механизации, 2 место – «Управление №10 Метростроя», 3 место – «СМУ №13 Метрострой».

ВОЛЕЙБОЛИСТАМ НЕ ХВАТИЛО ВРЕМЕНИ НА ФИНАЛ

Финал турнира по волейболу Спартакиады «Метростроя» прошел 14 июня в спортклубе «Метростроя» на Левашовском проспекте. Победила команда Управления механизации. Второе место завоевала команда «Компакта». Бронзу заслужили спортсмены из «Ленметрогипротранса».

В данном случае по спорту было все тип-топ. Спортсмены честно соревновались, и в равных условиях завоевали те медали, которых заслуживали. Подкачали организаторы турнира. Дело в том, что на весь финал в игровом зале спортклуба было выделено всего 2,5 часа – с 19.00 до 21.30.

По счастью, преимущество между командами было явным. И хватило трех игр, чтобы расставить всех по своим местам. То есть, волейболисты ЛМГТ по очереди проиграли «Компакту» и УМу, заняв третье место. УМ и «Компакт» выясняли отношения между собой. Опять же фаворитам хватило по две партии, чтобы обыграть ЛМГТ. Только УМу с «Компактом» в борьбе за 1 место пришлось провести три партии.

Первая партия финала закончилась в 21.00, и в зал пришли арендаторы – баскетболисты.

Тренеру Андрею Синюгину и игрокам пришлось уговаривать людей, требовавших освободить зал. Спасла только спортивная солидарность:

– Мужики, у ребят финал, давайте дадим доиграть. Только побыстрее. Нам на метро успеть надо.

А если бы трех матчей не хватило? Если бы за второе и третье место тоже пришлось бы бороться? Если бы игроки не укладывались в основное время, и все матчи играли бы по три партии? Финал мог бы затянуться еще на полтора часа. И еще один момент. Судья был только один. И пусть он встал на скамейку с одной стороны сетки, чтобы лучше видеть поле, но он все равно не мог четко видеть линий на противоположной стороне, чтобы судить объективно. И, например, в игре между УМом и «Компактом» были пара моментов, когда возможный аут был посчитан, как мяч в поле.

«На карандаш»

ЗА ЧИСТОТУ СПОРТИВНЫХ РЯДОВ!

По факту, в соревнованиях по плаванию первое место заняла команда Управления «Метростроя». Но тренерскому составу показалось странным, что за команду выступали молодые поджарые ребята, которые плыли слишком быстро и слишком профессионально – они закончили эстафету когда в других командах четвертый этап только стартовал. Потом на заседании Оргкомитета Спартакиады под председательством заместителя генерального директора «Метростроя» Александра Петрова выяснилось, что за команду Управления выступали 5 спортсменов из «Колледжа Метростроя», хотя по положению Спартакиады за коллектив одной организации могут принимать участие только 2 представителя колледжа. В результате было решено команде Управления «Метростроя» по плаванию присудить последнее место, а результаты ее участников аннулировать.

Также по изучению результатов отдельных спортсменов в соревнованиях по плаванию возникли вопросы к ряду организаций, чьи новые спортсмены показали очень высокие результаты. В итоге Оргкомитетом у «СМУ №13 Метрострой», «Управления-15 Метрострой», и «Семнадцатом управлении «Метрострой» были затребованы документы, подтверждающие принадлежность нескольких спортсменов к их организациям.

Подобная ситуация сложилась и в соревнованиях по волейболу. Выяснилось, что в составе команды «СМУ-11 Метрострой» есть спортсмены, которые не работают в организации. В итоге команда СМУ-11 по волейболу была снята с соревнований. «Мы и впредь будем снимать с соревнований команды, за которые выступают легионеры», – сказал Александр Петров.

УЧРЕДИТЕЛЬ:

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



Редактор: Андрей Бергнер

Корреспонденты: Михаил Телехов

Фото: Виктор Чумаков

Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 28.06.2016 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.