

ЭСКАЛАТОРЫ НА ХОД!

17 АПРЕЛЯ НА СТАНЦИИ «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ» БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ В ДЕЙСТВИИ ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ НИТКИ ЭСКАЛАТОРОВ.



САМАЯ ПЕРВАЯ НИТКА

Начальник участка №1 СМУ-9 Андрей Волкотруб:

– 15 марта мы предъявили комиссии первую машину и показали, как будет выглядеть наш эскалаторный комплекс во втором вестибюле. Комиссия осталась довольна: прокатились, послушали работу агрегатов, никаких подозрительных шумов не обнаружили. Генеральный директор Метростроя Вадим Александров поздравил

специалистов СМУ-9 с «первой ласточкой» и заверил, что руководство Метростроя будет всячески поддерживать и продвигать производство собственных эскалаторных систем. В этот же день мы начали навеску цепей и ступеней следующих машин – второй, третьей, четвертой. И 17 апреля продемонстрировали в действии (пока на малом приводе) все четыре машины.

Скромно и по-простому. А работа-то была выполнена громадная, монтаж и наладка – лишь малая вершина айсберга.

«Девятка» на этой станции последовательно выступила в роли проектировщика, изготовителя, поставщика и лишь на заключительном этапе – в роли монтажной организации. Момент уникальный! Воплощается в металл мечта целого поколения инженеров и механиков Метростроя: взять в свои руки всю производственную цепочку, самим строить и самим монтировать эскалаторы на новых станциях петербургской подземки. Для этого пришлось перетряхнуть не только «Девятку», пришлось напрячься всему Метрострою. Но в огромной, темной трубе наклонного хода железный плод усилий многих десятков людей сегодня уже выглядит отнюдь не торжественно, а наоборот – буднично, как лобое штатное продолжение строительных работ. Просто шумит муравейник стройплощадки, просто собирают эскалаторы, просто привезли и разгружают очередную партию «железа»...

ВСЕ ЧЕТЫРЕ МАШИНЫ

– В течение месяца происходила навеска цепей, затем – ступеней, – скуповат Андрей на подробности, что ж, приходится вытягивать. – На каждую машину их смонтировано около шести сотен. Поставив ступени, мы прокручивали нитку за ниткой на малом приводе, и смотрели: не задевает ли где лестничное полотно нижнюю балюстраду. Устранили все шероховатости и сдали полотно комиссии.

На самом деле, к сдаче остальных машин все было подготовлено. В течение 2016 года монтаж вели одновременно по

всем четырем ниткам в три смены: по-метростроевски называется «скользяк». Днем и ночью шла тяжелая, скрупулезная работа. Был собран весь эскалаторный механизм, не считая горизонтальной балюстрады. Огромный объем монтажа вытаскивали на себе бригады Афанасьева, Юрьшева, Шатлыгина.

Но на рабочей скорости эскалаторы пока не «крутануть»: не подключены защитные блокировки, нет питающего проектного кабеля. «Девятке» еще предстоит установка силового оборудования и запуск машин на главном валу – от постоянного источника питания.

– Пустить-то можно и сейчас, но без блокировок. И тогда, если, не дай бог, какая-нибудь ступень выскочит – соберем внизу все шесть сотен. А был бы кабель, мы и раньше сделали бы свою работу, – сетует начальник участка, – поставили бы блокировки и пустили эскалатор. Обещают кабель в мае, ждем.

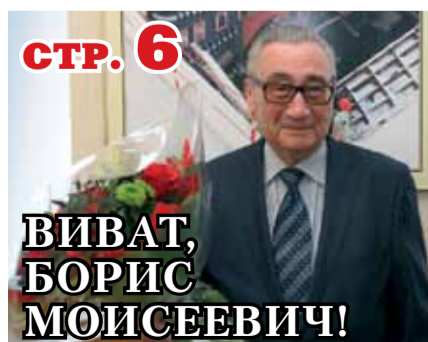
ВЕСТИБЮЛЬ №1

Монтаж первого эскалаторного комплекса (вестибюль №1) будет выполнен до конца семнадцатого года. Такие у «Девятки» планы. Сейчас в наклоне установлены только эскалаторные зоны, а для приводных нет фундаментов. Строители этого наклона (участок Сергея Абдулина, СМУ-10) грозятся подготовить фундаменты к середине мая.

– Мы бы тогда сразу начали монтаж, – объясняет Волкотруб, – приводные зоны все готовы, стоят и ждут своего часа уже полгода.

Читайте продолжение на стр. 2.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



**На фундамент устанавливаются первые прогоны траволаторов. Командует – «Девятка»!****...И ТРАВЛАТОРЫ**

Напомним, что на «Проспекте Славы» в зонах пешеходных спусков будут попарно установлены еще и восемь небольших траволаторов производства ThyssenKrupp Elevator – для инвалидов и других маломобильных групп населения. Идут монтажные работы, на фундамент устанавливаются первые прогоны.

НА «НОВОКРЕСТОВСКУЮ»: УСТАНАВЛИВАТЬ ЭСКАЛАТОРЫ ГОСТЯМ И БОЛЕЛЬЩИКАМ

Маячит монтаж эскалаторных систем и траволаторов на «Новокрестовской».

– Официально дат пока никаких нет, но площадку мы уже осмотрели. Думали разобраться по месту, как доставлять и складировать, а строители говорят, через две недели начинайте монтаж! Приехали обсудить одни вопросы, а пришлось решать совсем другие: как монтировать. Опускать комплекты эскалаторного оборудования предстоит через технические проемы прямо на пути и затем транспортировать к платформам. Для подъема на платформы и переноса к месту монтажа придется собирать специальные подъемные устройства. В общем, доставка эскалаторного оборудования к месту сборки довольно-таки «кудрявая», а его много: двенадцать эскалаторов ЭС-04, восемь траволаторов и два пассажирских лифта (ThyssenKrupp Elevator).

НА «ДУНАЙСКИЙ» – МОНТИРОВАТЬ «ПОЭТАЖНИКИ»

В сентябре, скорее всего, начнется своя «эскалаторная история» и на станции «Дунайский проспект». Требуется установить и запустить двенадцать «поэтажников», четыре траволатора и два пассажирских лифта. И опять транспортировка через техпроемы будет непростая. Как считает Волкотруб, на спуске крупногабаритных фрагментов, скорее всего, придется подпирать плиты перекрытий, чтобы, не дай бог, не сломались, и потом уже аккуратно проводить эскалаторное оборудование в зону монтажа.

И ОБРАТНО –**НА «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»**

В настоящее время в наклоне №1 «Аскон» готовится к монтажу потолочных зонтов. По готовности, за «Асконом» слесари участка Андрея Волкотруба начнут доводку боковой балюстрады. На горизонтальной балюстраде второй участок под руководством Анатолия Соколова мог бы развернуть установку светильников: и светильники есть, и уже смонтированы трубы для прокладки трассы, но увы, нет ни соединительных коробок, ни самого кабеля. Впрочем, сейчас все электрики второго участка СМУ-9 «рубят» в тоннеле за станцией «Южная»: фронтом идет прокладка освещения трассы. В следующих номерах мы обязательно расскажем о бригадах метростроителей, прокладывающих световые трассы в тоннелях нашего метро.

**Последний штрих. К сдаче готовы!**

«Проспект Славы», наклон №1. ПОНИЖЕННУЮ ЧАСТЬ СДАДИМ «ДЕВЯТКЕ» К ДНЮ ПОБЕДЫ!



Опыт, как справедливо утверждает русская поговорка, «не пропешь и не потеряешь». А если большой опыт наших старших товарищей-подземщиков и огромное желание молодых строителей связать воедино, то получится все, можете не сомневаться!

Начальник участка №2 СМУ-10 Сергей Абдулин:

– Тщетность наших попыток завалить, заморозить, «залить цементом» пльвун в зоне пониженной части вестибюля №1 заставила напрячься Игоря Олеговича Яковлева, заместителя генерального директора «Десятки»:

пришлось ему придумать новую тактику борьбы с водой: «ночь железных коробов». Осенью 2016 года по согласованию со специалистами проектного института мы сварили специальные металлические емкости, погрузили их в зону пльвуна и залили бетоном. Инновация простая, но очень удачная. Пльвун не позволял разрабатывать породу пониженной части вестибюля. За десять минут, пока прибывает вода, можно было выбрать лишь небольшой участок грунта, 2х2 метра. Выбираем и быстро опускаем короб. Вырабатываем породу на соседнем участке 2х2 и ставим следующий короб. Свариваем короба между собой и пригружаем бетоном. Так мы поставили в зону пльвуна восемь больших коробов. Получилась жесткая железобетонная конструкция, которую мы покрыли защитной бетонной стяжкой. К новому, 2017 году выполнили в пониженной зоне бетонирование всех проектных ж/б конструкций и гидроизоляцию. В настоящий момент заармированы фундаментная плита, оголовков и стены до уровня перекрытия. Была выполнена трудная и объемная работа, но главное – мы справились с большой проблемой, пльвуном. Хочется отметить профессиональную работу горного мастера Евгения Орловского и бригаду изоляторов Валерия Сапинского. Гидроизоляция

пониженной зоны включая все переходы и примыкания, выполнена грамотно и качественно.

Ближайшая задача участка – оперативно открыть фронт работ «Девятке». Монтаж и пусконаладка основных эскалаторных зон – это ключевой момент оснащения станции, мы это хорошо понимаем и стремимся сдать коллегам нашу работу к главному празднику страны – Дню Победы. Что для этого необходимо? В первую очередь, решение вопроса с поставками напыляемой гидроизоляции Дорфлекс.

Следующий важный участок – примыкающая к пониженной части заходка фундаментной плиты. Здесь выполнены все подготовительные арматурные работы. В ближайшие дни забетонируем и перейдем к гидроизоляции этого участка. Затем предстоит демонтаж системы расстрелов и переход к гидроизоляции верхних участков стен и плиты покрытия. Далее – вырубка форшахты и отсыпка плиты покрытия. Как видите, работы много. Но есть у нас и другие объекты. Например, 845 шахта на Красносельско-Калининской линии. Отмечу, что по проекту этот ствол полностью в чугунной обделке. Это говорит о том, что где-то рядом мощные водопроявления. Готовимся к расщеплению замораживанию площадки ствола и к будущей проходке. Решаем вопросы приобретения и установки административного комплекса. Там, конечно, есть и определенные проблемы: прежде всего, с подачей рабочего напряжения и перекладкой кабельных сетей. Тем не менее, проходка должна стартовать не позднее июня. На балансе нашего участка и 851 шахта Красносельско-Калининской линии, на Расстанной улице: когда появятся деньги, будем строить и этот ствол.

К сказанному добавим, что участок Сергея принимал активное участие и в достройке стадиона «Санкт-Петербург». За «Десяткой» была закреплена чаша стадиона. Участок готовил площадку под выкатное поле, монтировал ограждения, в соответствии с ГОСТом «доводил до ума» лестничные марши.

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

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

Уважаемый акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 12 мая 2017 года в 13⁰⁰ часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, дом 39, в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2016 года.
4. О выплате дивидендов и их размере по акциям каждой категории за 2016 год.
5. Избрание членов совета директоров Общества.
6. Избрание членов ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение аудитора Общества.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать 17 апреля 2017 года.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, либо представить лично по месту нахождения Общества: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а по 9 мая 2017 года.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с 22 апреля 2017 года по адресу: Санкт-Петербург, Загородный пр., дом 52а, комната 213, тел. 635-77-27.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения. Начало регистрации – 12 мая 2017 года в 12 час. 00 мин.

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

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

С уважением,

Совет директоров ОАО «Метрострой»

«НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: ЗА ДЕЛАМИ ДНЯ НЕ ВИДНО

На поверхности «Новокрестовской» крутится конвейерная лента, круглосточно отгружает грунт из-под щита. Порожняк проскакивает через весы, погрузка, взвешивание и поехал: проходка расслабиться не дает, машина за машиной безостановочно шпарт самосвалы на свалки, разгружаются и по новой занимают очередь за «хлебом» – породой. Не отвез – не заработал. На площадку нескончаемым потоком едут водопроводные трубы, опалубка, цемент, песок, арматура: все для этой проходки, все для этой станции.

В котловане на 9.90, в районе кассового зала уже вовсю идет монтаж «межкомнатных» перегородок: какие-то «офисы» перекрываются, какие-то помещения открываются для следующих работ, кое-где отделочники уже кладут гранитные полы, а где-то еще укладывают гидроизоляцию, шлифуют бетонные стяжки... Все делается быстро, никто не копается, не чешется подолгу: рядом работают разные участки, бригады, подрядчики, в случае чего и подвинуть могут. Каждый день меняются пути движения людей и техники, сегодня ты проходил на свой участок под лестницей, а завтра лестницы этой нет и в помине, зато уже есть новая крепкая перегородка из керамзитобетона, и как теперь пройти к себе на рабочее место, нужно еще сообразить и побыстрее, потому что с прохладцей раскочиваться на этой «стройке века» никто не даст.

На перекрытии 6.400 сегментами бетонирована стенка, разделяющая направления движения поездов: набираются новые участки опалубки, другие бетонированы, проемы для витражей оформляются деревянными рамами.

«Зашить» центральную часть перекрытия на 6.400, оставленную для прохода щита, – сейчас главная задача. Пока, правда, бетон готовится подать лишь в первую захватку – с 18 по 13 ось. Здесь слоями укладывается арматура и увязывается с выпусками боковых частей перекрытия. Этажом ниже плотно смонтированы поддерживающие леса. Перекрытие – это не простая стеночка, это серьезно, это тысячи тонн бетона и металла.

Облачение станции в бетон происходит в строгой последовательности. Сначала «крышка»: после прогона щита днище бетонировано, заливается стяжка, армируется центральная, самая мощная часть плиты основания, все это сверху накрывается бетонной шапкой. Или «крышкой», как здесь



Эскалаторные фундаменты скоро будут готовы



называют жесткое основание будущего пути. Дальше – бетонирование стен и центральной разделительной перегородки. По мере армирования стен производится демонтаж расстрелов. Освободили пространство – заливается захватка перекрытия 6.400, и рабочий фронт передвигается вперед.

Кстати, на отметке 6.400 вовсю идет армирование наклонных фундаментов под будущие эскалаторы. Скоро их можно передавать под монтаж эскалаторного оборудования.

На отметке +1 заходками бетонировается платформенная часть: готов приличный кусок с 18 по 22 ось. На очереди следующая заходка: здесь набирается опалубка, начинается армирование и фанеровка несущих балок между сваями-колоннами, на которые крепко обопрется платформа.

Бетонной работы на втором и третьем ярусах еще полно: платформа и стены по всей длине станции. Причем, на стены бригады перекинутся только когда будет залита платформенная часть: так удобнее монтировать стеновую опалубку.

На отметку -1.75 мы попали, можно сказать, в торжественный момент: под будущий зумпф вынимали последние 15 «кубиков». Последний грунт на этой станции.

Скоро и в этой части котлована по отрабатанной схеме начнут бетонные работы – армирование плиты основания, заливка платформенной части и стен.

Кстати, некоторые участки стен еще закрыты тепляками: под ними идет упорная борьба с водой. Воды много. Нагнетание различных полимерных составов, бывает, не дает желаемого эффекта. Например, по правой стене котлована пришлось монтировать специальный металлический пластырь, только так удалось остановить воду и нанести гидроизоляцию. Смонтировали двенадцать листов металла (5 мм), провели нагнетание контрольной смеси за металл и оставили в этой зоне транспортные трубы для дополнительного нагнетания. В дальнейшем по ним будет произведена закачка смеси между стеной и «стенкой в грунте» для усиления герметизации. Одним словом, борьба с водой тяжелая и еще совсем не закончена.

УДАРНЫЕ БРИГАДЫ СТАНЦИИ «БЕГОВАЯ»

В 2018 году к Чемпионату мира по футболу в Приморском районе появится новая станция метро – «Беговая». Сооружение ее идет полным ходом.

На просьбу сказать несколько слов о текущих работах начальник проекта Геннадий Дмитриевич Андреев вежливо отзывается:

– Правда, очень много работы. Вам сейчас все покажут. Игорь Евгеньевич, пожалуйста.

И начальник участка №2 Игорь Евгеньевич Котов ведет нас по территории будущей станции, на ходу рассказывая о том, как и что делается для того, чтобы в будущем году, согласно плану, «Беговая» была введена в строй.



Бригада арматурщиков из Карачаево-Черкесии



Бригада изоляторов А.М. Смирнова

Ни капли сомнения в том, что так и будет, нет. Да и как иначе, если повсюду – передовики производства.

В нижнем вентиляционном узле (НВУ) застаем за работой трех братьев Кочкаровых – Мурата, Ромазана и Энвера. Они приехали в Петербург из Карачаево-Черкесии в позапрошлом году и сразу же пришли в СМУ-13, о котором знали лишь понаслышке, быстро влились в коллектив и стали по-настоящему ударной бригадой. Они выполняли работы на НВУ-464, осуществляли демонтаж камер ТПП, проводили полный комплекс по омоноличиванию стен. Специалисты широкого профиля, они стесняются говорить о себе.

– Сроки работ сжатые, прикладываем максимум усилий, чтобы построить станцию, – скромно говорит Мурат, на что Ромазан и Энвер лишь кивают головой в знак согласия.

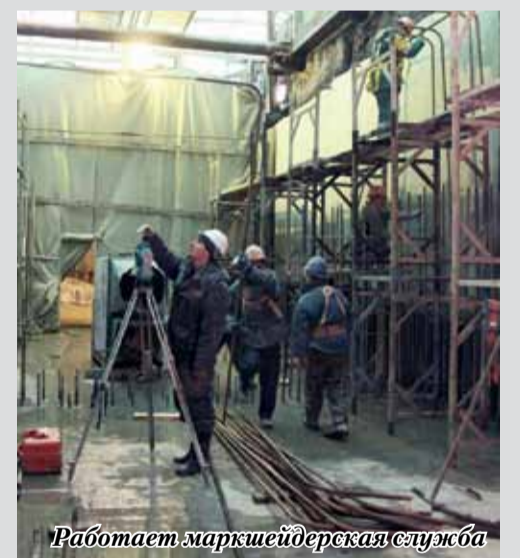
Максимум зашкаливает, поскольку норма регулярно перевыполняется.

Не менее ударно трудится и бригада Алексея Михайловича Смирнова, которая занимается гидроизоляцией стен. За время, прошедшее с самого начала строительства, заизолировано свыше трех тысяч квадратных метров стен и перекрытий будущей станции. Бригада ежемесячно выполняет норму в среднем на 110 процентов. Это ли не выдающийся показатель?

– Богатый опыт СМУ-13 позволяет выполнять работы на таких значительных объектах, как комплекс сооружений «Беговая», – говорит Алексей Смирнов, – ведь работы приходится вести в сложных гидрогеологических условиях при повышенной обводненности их грунтов, однако это не является препятствием для того, чтобы выполнять работу качественно и в срок.

Сейчас работы производятся на отметке 2300. На демонтаже обделки тоннеля работает бригада Алексея Николаевича Бобыря.

– Забуривается отверстие в тубинге диаметром 22 м согласно проекту производства работ (ППР), – рассказывает начальник участка №5 Сергей Александрович Мушаков о работе манипулятора – машины, которая производит демонтаж. – Устанавливаются шпильки на болтах, закрепляется траверса, манипулятор подводит рабочий орган, цепляется крючком за траверсу, выжимной рабочий стол гидравлическими домкратами приподнимает и выжимает обделку. После этого демонтируется блок, зацепленный траверсой манипулятора, и опускается вниз, в тоннель, на салазки, которые перемещают данный блок обделки по тоннелю к месту выдачи на поверхность.



Работает маркшейдерская служба

Огромная ответственность лежит и на плечах маркшейдеров.

– Я на этом объекте, как и многие, с самого появления здесь СМУ-13. Мы начинали с сооружения «стен в грунте», – говорит сменный маркшейдер Антон Сергеевич Тюнин. – Этот объект отличается от всех прочих уникальностью технологии строительства. Подчас требуется принятие оригинальных технических решений, но этим-то работа и интересна. Запомнился сложный период при разработке грунта на отметке 5800, когда неустойчивые грунты не позволяли вести работы традиционным способом. Тогда были применены технологии по водопонижению и укреплению грунтов.

– Маркшейдерская служба внесла значительный вклад по воплощению в жизнь этих идей, – добавляет начальник участка №2 Игорь Евгеньевич Котов.

Тут невозможно умалить ничей вклад. На каждом участке работа спорится. Само название станции «Беговая» зовет к ускорению.

Метростроение

В ДЕМОНТАЖНОЙ КАМЕРЕ ВСПОМИНАЛИ ЗАКОН ПАСКАЛЯ



В направлении станции «Приморская» правый перегонный тоннель (517 метров, 514 колец, диаметр 5,63) пройден щитом КТ-1 5,6 до границы с действующим метрополитеном за три месяца. Теперь, чтобы сбиться с рабочими тоннелями, потребуется лишь вырубить бетонную пробку. Проблем с «КТ-шкой» не было ни малейших. Левый перегон идетя гораздо медленнее, вручную. Параллельно бригадами проходчиков СМУ-10 продолжается строительство демонтажной камеры для приема тоннелепроходческого комплекса проекта S-782 («Надежда»).

стройконтроля, некий господин Королько, утверждал (и упорствовал в этом!), что надо бурить скважину и сразу «давить» в нее раствор. А куда, спрашивается, деваться воздуху и как нам понимать, куда пошел нагнетаемый бетон? Кстати, он бы никуда и не пошел. Сбился бы в «мешок», не потек по пластам, не заполнил пустоты...

Как известно из школьной программы, по закону Б. Паскаля в замкнутом сосуде давление везде одинаково. Поэтому мы, как примерные ученики десятого класса средней школы, пробурили все двести отверстий и произвели нагнетание последовательно в каждую скважину. Естественно, при достижении критического давления происходил излив раствора из какой-то другой трубки. Это значит, что раствор заполнил все имеющиеся пустоты и течь ему больше некуда, кроме как в соседнюю трубку. Это логично. Так производить нагнетание предписано и соответствующей инструкцией. Но оказывается, старик Паскаль был не прав, а прав-то господин Королько. Хорошо еще, что вмешались инженеры Ленметрогипротранса, а то ведь пришлось бы нам пересмотреть один из основных законов мироздания.

Сейчас бригады проходчиков поярусно сооружают в нашей камере стены. Разработка породы ведется штроссами. Штроссы первого яруса на высоту почти четыре метра полностью разработаны и забетонированы. В шахматном порядке идет разработка штросс нижнего яруса – из 26 разработано шесть. Думаю, что к концу мая нижний ярус будет забетонирован.



Разработка штроссы
нижнего яруса

ПРАВЫЙ ПЕРЕГОННЫЙ – ЩИТОМ

Шахта 467. Начальник участка СМУ-10 Евгений Новиков: – Единственный раз остановились на плановый ремонт, заменили отдельные резцы и скальватели. Осмотрели механизм, поменяли на малом конвейере ленту и пошли дальше. Геология «наша»: сухой кембрий и мелкие включения песчаника.



Как всегда на проходке работали в круглосуточном режиме, проходческая бригада – 5 человек, включая машиниста электровоза. А вот пилотов пришлось «покупать» у коллег – из УМа, ТО-3 и СМУ-17. Наши – машинист тьюбингокладчика, оператор краноперегрузателя, диспетчер на погрузке породы и машинист электровоза.

Как и предполагалось, ствол с выгрузкой грунта не справлялся, шли на пределе. Двух бункеров в сутки конечно не хватало, поэтому все упиралось, как всегда в вывоз грунта с площадки. Эту работу автотранспорта приходится оценивать как слабую. В сутки требовалось 7-8 самосвалов, а приезжали 2-3-4. Но потихоньку, с боем, иногда накапливая огромные отвалы, совместно с Метростроем все это дело вывезли.

6 марта 2017 года правый перегонный тоннель был пройден. Сейчас за его обделку выполняется контрольное нагнетание, «Девятка» ведет монтаж кабельных кронштейнов, монтажники Управления механизации демонтируют КТ. Здесь

следует отметить, что практически сразу по окончании проходки наши бригады приступили к сооружению монолитного разгружающего свода. Это позволило в процессе демонтажа щита крепить к усиленному своду подвесной инструмент – блоки, тали, лебедки. Умовцы быстро демонтировали оболочку и режущий орган КТ.

ЛЕВЫЙ – ВРУЧНУЮ

В октябре 2016 года пошла проходка левого перегонного тоннеля. Мы проходим его «в две стороны»: в направлении «Приморской» и в сторону демонтажной камеры используя тьюбингокладчики БТУ-4 и ТУ-5. Общая протяженность тоннеля – 337 метров.

Сейчас в сторону «Приморской» ставим 136 кольцо, в сторону демонтажной камеры смонтировано восемь из четырнадцати колец «камеры металлоконструкций». В мае монтаж этой камеры должны закончить.

СВОД ДЕМОНТАЖНОЙ КАМЕРЫ И ОСНОВНОЙ ЗАКОН ПРИРОДЫ

В демонтажной камере полностью разработан и забетонирован свод, проведено контрольное уплотнительное нагнетание. И здесь нас поджидал забавный эпизод. В соответствии с проектом в свод камеры забуривались 200 скважин, вставлялись трубки, через которые, собственно, и производилось контрольное нагнетание. Эти скважины прокалывали массив породы на три метра. За счет заполнения пустот и трещин бетонная конструкция свода жестко связывается с массивом. Казалось бы, все должны быть довольны. Но представитель

Памяти друга



УМЕЛ ДОСТАВЛЯТЬ РАДОСТЬ!

Мы хотим рассказать о замечательном человеке, нашем товарище, ветеране Метростроя Александре Робертовиче Лиепинше, который ушел из жизни 2 апреля после тяжелой болезни. Пережив несколько серьезных операций, Александр Робертович до последних дней оставался на своем посту. Ему исполнился 61 год, он не дождал до 40-летия работы в Метрострое несколько месяцев.

скую организацию СМУ-9. Здесь впервые проявился организаторский талант Александра. Впоследствии он возглавил профсоюзную организацию СМУ-9, где в полной мере проявил настойчивость, стремление к победе, к достижению желаемого результата. В эти же годы Александр обучается без отрыва от производства в Ленинградском технологическом институте холодильной промышленности. В родном для него СМУ-9 Саша встретил ту единственную, которая стала его верной спутницей на всю жизнь и подарила ему двух замечательных дочерей.

Александр Робертович и Нина Павловна прожили вместе 37 лет. В годы перестройки его выдвинули в профсоюзный комитет Ленметростроя, и в мае 1987 года Лиепинша избрали заместителем председателя профкома. В кабинете молодому заместителю отсиживаться было некогда, он встречался с людьми в шахтах и общежитиях, гасил и предотвращал конфликтные ситуации. Его на все и на всех хватало. В январе 1992 после распада СССР появилась новая формация – малые государственные предприятия. Александр Робертович получил приглашение на перевод

в МГП «Метробетон» заместителем директора по коммерческим вопросам к Владимиру Васильевичу Кондратенко. Они стали не только соратниками, но и друзьями. В сложнейшие девяностые им удалось сохранить предприятие и основное предназначение завода – выпуск железобетонной продукции. В 2000 году был заключен первый по-настоящему большой заказ на изготовление блоков тоннеля на участок «Площадь Мужества» – «Лесная». 2004 год завод начал с выпуска труб для микротоннелирования. Возникшие сложности, связанные с поиском изготовителей комплектующих, поставщиков качественной резинотехнической продукции, футеровки, которые были благополучно решены.

За достигнутые результаты А.Р. Лиепинш в 2006 году награжден знаком «Почетный строитель России».

Сегодня Метробетон – это флагманский завод метростроения, и в том большая заслуга лично Александра Робертовича. Добрый, отзывчивый, с чувством юмора, понимающий шутку и умеющий шутить, с музыкальной душой, что досталась ему от мамы, он пел и играл на гитаре, любил «тихую» грибную охоту и мог сходить в лес с охотничьим ружьем, был любителем рыбалки, ценил и понимал искусство, в том числе, и живопись, умел радоваться простым вещам и умел радовать окружающих, любил спорт, до конца дней был страстным болельщиком «Зенита». Таким и останется в нашей памяти Александр Робертович Лиепинш.

Группа друзей и коллег
Александра Робертовича
Лиепинша

НЕТОЧНОСТЬ: В прошлом номере газеты была не совсем верно указана должность Н.А. Бирюковой. Следует читать: «ведущий специалист отдела кадров УМа».

НАДО, ЗНАЧИТ, БУДЕТ СДЕЛАНО!



Непогода на Косой линии

Оживленный перекресток Большого проспекта Васильевского острова, 22-23 и Косой линии перекрыт и перерыт. Но василеостровцы не ропщут, зная о том, что открытие станции «Горный институт» на этом перекрестке значительно улучшит сообщение с центром города.

Здесь не будет наземного вестибюля, как его нет на «Ленинском проспекте», «Московской» и «Новочеркасской». Так что Петербург добавит в список своих достопримечательностей очередную станцию метро «подземной» красоты. Но это – будущее, которое сейчас уже создают работники СМУ-13 Метрострой.

Здесь все в полном порядке – оборудование, мастера. С объемом работ люди справляются: по норме на прямом участке суточная проходка составляет восемь метров, то есть 250 в месяц, и на поворотной кривой, где нужно ставить чугунные прокладки, пять метров в сутки.

– В середине мая мы пройдем пилот-тоннель на станции и начнем проходку перегонного тоннеля, ведущего к «Театральной», – рассказывает заместитель начальника участка №1 Евгений Пармузин.

Когда-то в нашем городе метростроители добивались рекордов в проходке тоннелей – 1250 метров в месяц. Сегодня речь о скоростной проходке и побитии рекордов не идет. Более того, по не зависящим от метростроителей причинам, возникают серьезные проблемы с

отгрузкой грунта. А причина-то простая – закрытие свалок на весеннюю просушку

– Временно складировать грунт на площадке наклонного хода на углу Косой линии и Большого проспекта. Работу-то останавливать нельзя, – говорит руководитель проекта Александр Васильевич Боднар.



За синим забором на Косой линии действительно выросла целая гора.

А проходка идет своим ходом. В соответствии с графиком. По мере отхода

от ствола раскрываются новые выработки, их в ближайшее время будет три: перегонный тоннель, ФВУ (фильтрационно-вентиляционный узел) и венттонель НВУ Ø 5,5 м.

– Сейчас здесь трудится двести человек, а в перспективе численность работающих должна вырасти в пять-шесть раз, в ближайшие три



года нас ждет много непростой, но интересной работы, – говорит начальник участка №1 Николай Мещеряков.

Правда, сами работники не видят в своем труде ничего особенного.

– Работа как работа, – говорит машинист тьюбингоукладчика Игорь Мурзич, – Все привычно. А ежели какая трудность – пустяки. Рабочий народ любые трудности преодолает.

Ему ли не знать? Он пришел в трудном для метростроения 1995 году по объявлению. Уже тогда понравилось, увидел перспективу и остался в СМУ-13. И вот уже двадцать два года строит метро.

Горный мастер Дмитрий Бабурин в СМУ-13 чуть более четырех лет, но за это время ему все здесь стало родным.

– До Васильевского острова я проходил наклонный ход на «Спасской», работал на ЛАЭС-2, проходку тоннеля нещитовым способом впервые освоил на «Спортивной-2», работал на строительстве станции «Беговая». Набрался опыта, оттого сейчас проще работать.

Бригадир проходчиков ведущих проходку тоннеля ФВУ Евгений Заец:

– Что много говорить? Вот надо уложить триста кубометров бетона в жесткое основание ФВУ, поставить пятнадцать колец диаметром 7,9 м, забетонировать торцевую стену. Надо, значит, будет сделано. В общем, проходка идет по плану.

– В августе-сентябре будет полная готовность для строительства горного комплекса наклонного хода. Сейчас заканчивается струйная цементация грунтов стартового котлована, – говорит начальник участка №4 Денис Братчиков. В мае закончится цементация зоны пригрузки. Потом начнем разработку на отметке 23.800, оборудуем днище под щит, забетонируем стены, будем готовиться к монтажу щита. Затем проходка наклонного хода.

Как писал Владимир Маяковский, «я планов наших люблю громадь». Любят их и метростроители. И самое главное – эти планы воплощаются в жизнь!

Фотофакт

ФОТОПОРТРЕТЫ НАШИХ ПЕРЕДОВИКОВ ОТ ФОТОГРАФА ГАЗЕТЫ ВИКТОРА ЧУМАКОВА

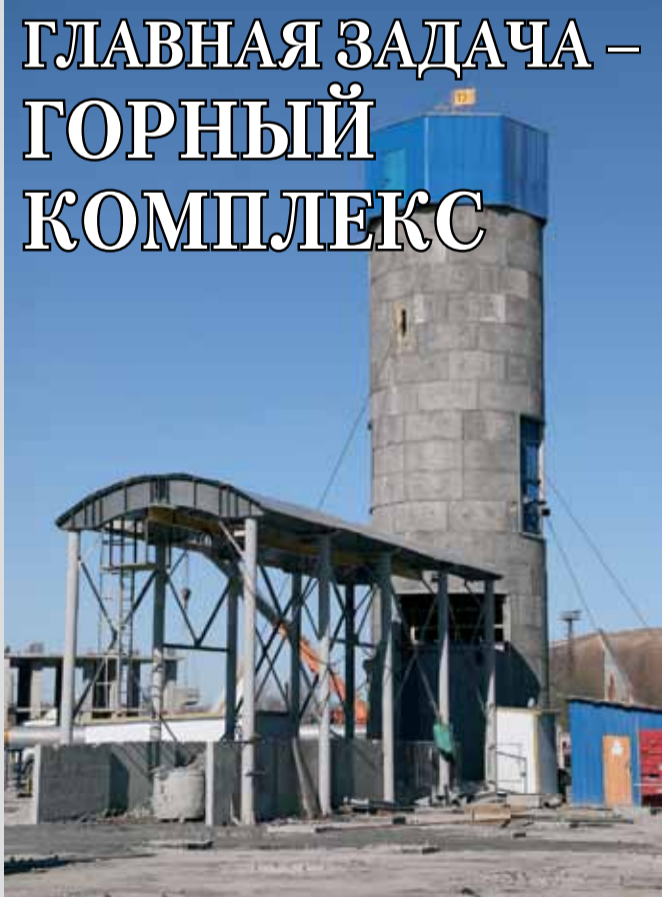


Машинист КТ 1-5,6 Александр Олегович Леушин



Сусоров Сергей Сергеевич – сменный маркшейдер

ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА – ГОРНЫЙ КОМПЛЕКС



Шахта №842 – один из объектов Метростроя, к которому приковано внимание петербуржцев. Летом прошлого года началось активное строительство на участке будущей станции «Казаковская» новой Красносельско-Калининской линии. Строительство идет быстрыми темпами.

– На сегодняшний день на шахте 842 пройдено сорок четыре метра ствола, – рассказывает начальник участка Артем Валерьевич Троценков. Параллельно ведутся работы по обустройству ствола в части армировки и про-

кладке коммуникаций, выполняется монтаж лестничного отделения и отделения лесоспуска. Сейчас сооружается последняя заходка ствола в монолитной обделке. На май месяц запланирована проходка ствола в сборной ж/б обделке диаметром 7,9 в объеме 9 колец из 14 проектных. Кроме этого, предусмотрено сооружение узла сопряжения сборной и монолитной обделок.

Один из главных объектов на участке – это горный комплекс. – Сейчас полным ходом ведутся работы по сооружению фундаментов эстакад. Общий объем уже превысил 50%. Заявлен металл для изготовления и монтажа металлоконструкций эстакад, также на следующий месяц запланированы работы по отделке здания подъемной машины сэндвич-панелями. Материалы уже заказаны, и мы надеемся, что будут поставлены в срок, – добавляет Артем Валерьевич.

– Уже смонтирована подъемная машина 2Ц-2х1,1 – говорит механик участка Алексей Борисович Коновалов. – Ведутся работы по подготовке, прокладке временных сетей для запуска грузо-людского подъема.

По временным зданиям и сооружениям на участке ждут утвержденных проектов, поскольку в мае планируется соорудить фундаменты плотницкой, молоточной, кузничной и компрессорной.

Работа кипит. Звено Вадима Шарова занимается заготовкой арматурных каркасов для сооружения фундаментов горного комплекса.

– Сейчас эти фундаменты – наша самая главная задача, – говорит звеньевой Вадим Викторович.

Он – опытный звеньевой, работник со стажем. А вот арматурщик Михаил Александрович Борисов пришел в ТО-3 лишь два месяца назад. Он и арматурщик, и стропальщик, и бетонщик. На все руки мастер. Впрочем, как и подобает настоящим метростроевцам.

Спрашиваю его об отношении к новому объекту строительства, к своему труду, к Метрострою.

– Можно говорить напрямую? Как есть?

– Нужно.

– Работа по душе. Коллектив слаженный, начальство хорошее. Техника есть, руки есть, голова на плечах. Остается трудиться. Хочется, чтобы люди ездили на метро и радовались, а мне, да и каждому работнику, будет приятно ощущать, что в этом есть и частичка моего труда.

Что к этому можно добавить? Только пожелание: «Так держать!»

Поздравляем!

Н.В. ДАЛГАТОВУ – 60 ЛЕТ



21 апреля исполнилось 60 лет начальнику аварийной группы Ремонтно-эксплуатационного управления филиала ОАО «Метрострой» Нухбегу Вагабовичу Далгатову.

Нухбег Вагабович начал свою трудовую деятельность проходчиком СМУ-13 Ленметростроя в 1982 году, с 1991 года был горнорабочим СМУ-20, а с 12 марта 1996-го возглавил аварийную группу РЭУ. За все время работы в Метрострое Н.В. Далгатов зарекомендовал себя грамотным специалистом, исполнительным работником, настоящим профессионалом и отличным организатором. Возглавляемая им аварийная группа всегда квалифицированно и качественно выполняет любые производственные задания.

В юбилейный для Петербурга год за заслуги в метростроении ему была вручена медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга», присвоено звание «Ветеран труда Метростроя». Он также награжден Почетной грамотой Союза строительных объединений и организаций, Почетной грамотой Министерства регионального развития Российской Федерации, Почетной грамотой ОАО «Метрострой».

Все это – заслуженные награды. Но все же главную из них не повесишь в рамке на стенку и накрепишь на лацкан пиджака. Потому что эта награда – искреннее уважение трудового коллектива, к которому Нухбег Вагабович относится очень бережно, ценя каждого работника, умея найти подход к людям разного характера и возраста.

В день рождения коллектив РЭУ и все метростроевцы поздравляют юбиляра и желают ему крепкого здоровья, новых достижений, успехов и удачи во всех делах. И еще – чтобы рядом с ним всегда были верные друзья и единомышленники!

Коллектив РЭУ – филиала ОАО «Метрострой»



Виват, БОРИС МОИСЕЕВИЧ!

14 апреля исполнилось 80 лет начальнику производственно-распорядительного отдела ОАО «Метрострой» Борису Моисеевичу Синичкину. В этот день поздравить юбиляра в Управление Метростроя пришли председатель Комитета развития транспортной инфраструктуры администрации Петербурга Сергей Харлашкин и заместитель председателя КРТИ Михаил Цалко.

Сергей Викторович от имени губернатора Георгия Полтавченко наградил Бориса Моисеевича знаком отличия «За заслуги перед Санкт-Петербургом» и подчеркнул, что «на таких людях земля держится!» Эти слова были встречены дружными аплодисментами.

СМУ-15, где я был начальником участка, чуть ли не больше меня самого. Всегда был в курсе всего того, что происходит на объектах Метростроя. Ему даже необязательно было для этого быть на площадке. Прямо «дар ясновидящего». Хотя, если подумать, то это просто объясняется: Борис Моисеевич имеет богатейший опыт в производственной, в материально-технической и во многих других областях метростроения. Досконально знает свое дело. Многие обращались к Синичкину за советом по тому или иному вопросу. Не гнушались этим и руководители, например, Бодров Анатолий Петрович, хотя был старше Бориса Моисеевича на десять лет.

Он помогал всегда и всем, кто в этом нуждался.

— Есть такое выражение: поплакаться в жилетку, — говорит генеральный директор СМУ-13 Сергей Дмитриевич Селитный. — Так вот, Борис Моисеевич и есть та самая жилетка, в которую плакались все. Причем, и в связи с личными вопросами, и, тем более, с производственными. Помню характерный случай. В далеком уже 1983-м я был назначен начальником участка на станции «Озерки». При строительстве возникли серьезные проблемы с поставкой обделки и вывозкой грунта. Звонить начальству тогда было не принято. Но я позвонил начальнику ПРО Борису Моисеевичу Синичкину. Он выслушал меня внимательно и произнес фразу, которую я не забуду никогда: «Слушай, я в твоих глазах если не бог, то где-то около. Наверно, тебя уж очень достало, раз звонишь». Естественно, чем мог, он помог, с поставкой и вывозкой больших проблем после нашего разговора не возникало. А так, что много говорить — искренне люблю и уважаю».



Сегодняшний производственно-распорядительный отдел Управления — это вообще целиком и полностью заслуга Бориса Моисеевича. До него этот отдел назывался просто «производственный» и не имел таких функций и полномочий.

— Вот вы думаете, что работа в одной должности на протяжении многих лет рутинна и скучна? Ничего подобного. Она всегда разная, — говорит Б.М. Синичкин. — Когда-то самой главной задачей была защита фондов, главным образом, металлопроката, цемента, дерева и кабельно-проводниковой продукции. Сидели, готовили расчеты, чтобы представить и защитить их в Москве, в Главке.

Потом в перестройку настали другие времена: структурные подразделения Ленметростроя преобразовались в акционерные общества — самостоятельные юридические лица, а Ленметрострой стал ОАО «Метрострой». У всех свой баланс, своя структура. Чтобы сохранить управляемость организации, был разработан и подписан генеральный договор между всеми ЗАО и ОАО «Метрострой».

Затем грянул всеобщий кризис. Строительство Фрунзенского радиуса остановилось и возобновилось только в 2005 году. В общем, перемен всегда хватало.

Ну а перемены требуют оперативного решения! И Борис Моисеевич всегда прилагал максимум усилий для того, чтобы идти в ногу со временем, при этом, как шахматист, думая на несколько ходов вперед.

— В течение долгих лет совместной работы меня всегда восхищала уникальная способность Бориса Моисеевича предложить оптимальное, логически выверенное решение самых сложных проблем. И, конечно же, его потрясающий юмор, — добавляет директор ЛМЗ Владимир Николаевич Филиппов.

Чувство юмора — качество ценное, тем более, для начальника, на которого надеются и которому безоговорочно верят. В чем же заключается действенная сила юмора Бориса Моисеевича? В умении перевести горячие споры в конструктивное русло: к месту вставить смешную историю, вовремя привести аналогию из литературы или киноклассики. А в этом Борис Моисеевич основательно подкован. Потому и вызревают в его голове верные решения, которые затем воплощаются в жизнь.

— Я не представляю его в другом амплу, — говорит генеральный директор Метростроя Вадим Николаевич Александров. — Вот он называет себя динозавром. Так я тоже динозавр, пятьдесят пять лет в Метрострое. Если кратко охарактеризовать Бориса Моисеевича... Знаете, есть у евреев понятие «добрый раввин». Я не знаю, что такое «добрый раввин», но к нему идут люди с надеждой, что поможет. Потому что он добрый, честный, порядочный. Вот почему народ идет к Борису Моисеевичу! Если человек придет ко мне и получит отказ — это все. Куда потом? Вот и идут к нему, он выслушает, отсортирует и — к Александру. Я его всегда внимательно слушаю. Уходит, я начинаю думать — а ведь он прав, и начинаю принимать решение, с которым пришел ко мне Борис. Главное — это общая польза. Он притягивает людей, к нему идут за советом.

Нелишним будет сказать два слова о династии Синичкиных в Метрострое на текущий момент. Его супруга Валентина Петровна Забродина работает заместителем генерального директора ОАО «Метрострой» по персоналу и управлению имуществом, а сын Герман хоть официально трудится вне системы Метростроя, но привлекается к отдельным работам станций петербургского метро.

И дай бог, чтобы добрые традиции продолжались.

В конце пьесы Геннадия Мамлина молодые люди,шедшие полный контакт и понимание с представителями старшего поколения, восклицают: «Салют динозаврам!»

Дабы не быть заподозренными в плагиате, скажем иначе: «Виват, Борис Моисеевич!».



Такие аплодисменты сродни тем, что дарят благодарные зрители любимым артистам. В 1980-е годы в ленинградском театре имени В.Ф. Комиссаржевской с успехом шла пьеса Геннадия Мамлина «Салют динозаврам!» Она — о человечности, взаимоотношениях людей разных поколений и даже немного об экономике. Вспомнилась она перед самым началом разговора с юбиляром, который с 1978 года занимает должность начальника производственно-распорядительного отдела Управления Метростроя.

— Такого динозавра вы больше нигде не найдете, чтобы почти сорок лет да на одной должности, — с присущим ему чувством юмора говорит Борис Моисеевич.

Как говорится, стабильность — признак мастерства, ибо на столь ответственной должности так долго может трудиться человек в высшей степени профессиональный и... человечный. Последнее качество — это от отца Моисея Михайловича. Его, основателя СМУ-9, помнят и любят не только там, но и во всем Метрострое, те, кому пришлось с ним работать. Неудивительно, что за период руководства Моисея Михайловича «девяткой» было построено 38 станций, а само СМУ не раз становилось победителем социалистических соревнований. Заслуги его оценило государство — М.М. Синичкин был награжден орденом Ленина и удостоен звания «Заслуженный строитель РСФСР».

Собственно, Моисей Михайлович и привел сына в Метрострой. Он переехал в Ленинград в 1949 году, когда в городе на Неве началось активное строительство метро. Вверенный Строительству №9 участок протяженностью около полутора километров находился в Кировском районе. Там рождалась станция «Автово». Она-то и стала отправной точкой в судьбе Бориса. Папа часто брал его с собой, и он видел всю красоту преобразования подземного пространства в «хрустальный дворец», каким задумывалась станция архитекторами Евгением Левинсоном и Андреем Грушке. Увы, хрущевское постановление о борьбе с архитектурными излишествами не позволили все колонны станции отделать стеклом по технологии, разработанной профессором Николаем Качаловым, однако свою роль «Автово» сыграло: красота станции развеяла все сомнения относительно выбора института, и он поступил в Горный на шахтостроительный факультет.

В 1959-м он уже в Ленметрострое, в Тоннельном отряде №3 на станции «Парк Победы», первой станции, строившейся по системе «горизонтальный лифт» (такие же «Московская», «Звездная», «Петроградская» и еще 5 станций Невско-Василеостровской линии — прим. авт.). И хотя молодой начальник смены занимался на первой своей станции сооружением наклонного хода, камер съездов, тупиковых тоннелей, притоннельных выработок — его интересовало и само новшество.

Потом был «Гостинный двор», работа в СМУ-13 заместителем начальника по производству и, наконец, Управление Метростроя.

Николай Иванович Власов, генеральный директор ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

— Я знаю Бориса Моисеевича с 1976 года. Мы тогда шли параллельно двумя щитами перегон от станции «Гражданский проспект» в «Девяткино»: СМУ-13 и СМУ-15. Так вот заместитель начальника СМУ-13 Синичкин знал об участке

ГОЛОС СПОРТИВНОГО ЛЕНИНГРАДА

10 апреля исполнилось 100 лет со дня рождения Виктора Сергеевича Набутова. Имя этого человека известно каждому работающему в ОАО «Метрострой», кто хоть как-то причастен к спорту. С 1991 по 1998 год в Метрострое регулярно проводились игры на Кубок по мини-футболу имени Виктора Набутова, поэтому можно смело утверждать, что метростроевцы стали первыми в городе, кто позаботился о сохранении памяти о большом спортсмене и великом комментаторе. Вспомним же об этом легендарном человеке.

Виктор Набутов родился в Петрограде. С детства занимался спортом, прекрасно играл в теннис, баскетбол, на бильярде. Выступал за сборные Ленинграда по футболу, баскетболу, волейболу, хоккею с мячом и легкой атлетике. Уже в 17 лет, в 1934 году, он получил звание мастера спорта по волейболу. Но все же главным видом спорта в его жизни стал футбол.

В 1936 году Виктора пригласили в ленинградское «Динамо», но через два года его отправили, как сейчас бы сказали, на стажировку в более скромную команду «Электрик», однако именно с ней связан первый успех Набутова – выход в финал Кубка СССР 1938 года.

Интересно, что впервые на игру болельщики добирались на метро. За три дня до финала, 11 сентября в Москве была открыта новая станция «Динамо» в составе второй очереди московского метрополитена.

Все ждали крупной победы московского «Спартака», который был объективно на голову выше «Электрика», но москвичи выиграли с перевесом всего в один мяч. После финала появилось четверостишие:

*Страна гордится вашим классом –
3:2 для вас – «едва-едва».*

*В метро недаром шла молва:
Могли бы выиграть с запасом!*

Могли, да не сумели. Несколько «мертвых» мячей вытаскил молодой вратарь ленинградцев, Кирилл Набутов.

В 1941-м он добровольцем ушел на фронт. В начале мая 1942 года руководители Ленинграда задумали провести футбольный матч, главной целью которого была демонстрация непобедимости невосковой твердыни. Несколько футболистов отозвали с передовой. В том числе, Набутова, который в том легендарном матче между «Динамо» и командой Ленинградского Металлического завода, защищал ворота родного клуба.

После войны, отмеченный боевыми орденами, он вернулся в родное ленинградское «Динамо» и играл там до 1948 года. Закончив играть из-за травмы, он начал работу комментатором.

Тонкое знание спорта, остроумие и артистизм принесли ему огромную популярность. Сначала он вел футбольные радиорепортажи, а с появлением телевидения стал телекомментатором. Это была новая, очень интересная и творческая работа. Телекомментатор должен был помогать людям, не всегда сведущим, войти в курс событий и разобраться, что к чему.

Отличительной чертой Виктора Набутова можно смело назвать обостренное чувство справедливости. Он не боялся правды и имел право на острые суждения, поскольку сам был прекрасным спортсменом. У ленинградского коммен-



татора с самого начала его работы на радио был собственный стиль. Его отличала характерная скороговорка, он прекрасно разбирался в тончайших нюансах игры. Делал это неназойливо, без назидания. Он подкупал разговорным стилем изложения, не сбивался на пафос, умел к месту пошутить, остроумно и тонко обыграть фразу, сказанную партийным руководителем или иностранную фамилию, двусмысленно звучащую на русском языке.

Вот два примера.

Как-то Никита Сергеевич Хрущев после возвращения выступал по телевидению. Рассказав, как наша страна уверенно движется вперед, к победе коммунизма, завершил выступление словами: «На этом я заканчиваю. Спасибо за внимание».

На следующий день был выпуск спортивных новостей на ленинградском телевидении. Виктор Набутов рассказал обо всех событиях, а в конце добавил: «Как говорят некоторые интеллигентные люди, спасибо за внимание».

Намек народом был понят и принят. Целый год ленинградцы говорили друг другу: «Спасибо за внимание».

Однажды он вел репортаж с волейбольного матча, в котором советская сборная играла с японцами. Фамилия одного из них – Хиравата. Вот он выходит на подачу. Слышен голос Набутова: «Подает Хиравата». Мяч попадает с сетку, и Виктор Сергеевич ровным, спокойным голосом, не меняя интонации, продолжает: «Да, действительно неважно». Его и отстраняли от эфира: это было связано с нестандартностью самого Виктора Набутова. К примеру, в 1967 году, когда возникли некоторые финансовые сложности при завершении строительства Дворца Спорта «Юбилейный», он предложил властям пройтись с шапкой среди болельщиков. Нечто подобное было и в связи с установкой памятника блокадникам. Такие вольности партийные функционеры не могли оставить без внимания.

Но любовь болельщиков все побеждала и возвращала Виктора Набутова на свое законное место комментатора.

Его отняла нелепая смерть 19 сентября 1973 года. Попрощаться с Виктором Сергеевичем вышли тысячи ленинградцев. Его похоронили на Серафимовском кладбище.

Через тридцать лет после его смерти 19 июня 2003 года, на доме № 3 по Пушкинской улице, где он жил, была установлена мемориальная доска. Инициатором ее установления стал Фонд спорта его имени. Сама же памятная доска была изготовлена на заводе «Монументскульптура», ее авторы – скульпторы Лев Сморгон и Александр Позин.

Имя Набутова в числе других участников блокадного матча, состоявшегося 31 мая 1942 года, выбито и на мемориальной доске у входа на стадион «Динамо».

И все же первыми, кто увековечил память о нем, были поклонники народной игры и... работники Метростроя. В 1984 году был организован клуб любителей футбола имени Виктора Набутова, а вскоре возник турнир, посвященный памяти Виктора Сергеевича.

Вот что говорит о Кубке Метростроя имени В.С. Набутова Василий Васильевич Брутов, работавший с 1994 по 1999 год директором стадиона ОАО «Метрострой»:

Проводить турнир памяти комментатора начали в СМУ-13. В 1991 году вышли на уровень всего Метростроя уже четыре команды и впервые разыграли Кубок

по мини-футболу имени Набутова. Участвовали команды СМУ-9, СМУ-13, СМУ-17 и ТО-3. Первыми обладателями почетного Кубка стали инициаторы проведения турнира – команда СМУ-13 в составе которой выступали Александр Смирнов, Дмитрий Метельков, Сергей Тоцаков, Сергей Сергеев, Сергей Володичев, Геннадий Кулаков, Геннадий Малолеткин, Эктор Перес, Алик Алимов.

Количество команд постоянно росло и достигло двенадцати.

Инструкторами команд-участниц были: Анатолий Сидоренков (СМУ-17), Анатолий Косорыгин (СМУ-17), Андрей Автушенко (РЭУ), Николай Морщанин (ТО-3), Николай Яшкин («Метроспецстрой»), Юрий Федоров (СМУ-9), Виктор Яцкевич (УМ), Евгений Чаднов (СМУ-20), Виктор Триколич (СМУ-11), Валерий Кравченко (СМУ-10), Андрей Хархорин (СМУ-13).

В дальнейшем турнир выигрывали СМУ-15, УМ, а в один из розыгрышей победу одержала приглашенная нами команда «Зенита», составленная из чемпионов СССР 1984 года. Это была настоящая ленинградская, наша родная команда, ее игроки с удовольствием откликнулись на приглашение.

Победителю и командам-участницам турнира вручались памятные кубки.

Кубок Метростроя по мини-футболу имени Виктора Набутова разыгрывался в течение семи лет, находили спонсоров, всячески помогал сын Виктора Сергеевича, Кирилл, который оплачивал аренду залов. В организации турнира большой вклад вносили: Олег Кузьмич Козлов, работавший заместителем председателя профкома Метростроя, тренер по футболу сборной Метростроя Михаил Дмитриевич Шарошкин.

В 1998 году из-за кризиса, к сожалению, розыгрыши Кубка прекратились.

Если вы хотите услышать голос Виктора Сергеевича, найдите на просторах Интернета или соцсетей фильмы «Зайчик», «Удар! Еще удар!» или «Запасной игрок», в которых Набутов выступил в своей главной роли – футбольного комментатора.



Спорт

БАСКЕТБОЛЬНАЯ КОМАНДА МЕТРОСТРОЯ

История баскетбола в Метрострое началась в 2000 году. Сначала отремонтировали игровой зал, который уже семнадцать лет выглядит уютно и привлекательно. О том, как все происходило, рассказывает спортивный директор спортклуба «Метрострой» Вячеслав Алексеевич Фандеев.

— Набрали группу детей и началась планомерная работа. Тренировки проходили три раза в неделю, а в летние месяцы занимались на стадионе ОФП. В секцию Метростроя стали приходить взрослые ребята, многие из них уже были выпускниками спортивных школ города. Им хотелось продолжить заниматься баскетболом, чтобы играть на хорошем уровне, и Метрострой имел для этого все возможности.

На этом этапе Метрострой плотно контактировал с ФСО «Россия» и профсоюзной федерацией баскетбола. В то время ФСО проводила много соревнований разного уровня.

В 2002 году уже три команды Метростроя стали выступать в первенстве ФСО «Россия» по баскетболу. В чемпионате мужской спортивной лиги играла первая команда и в сезоне 2003–2004 заняла 1 место.

Во второй группе в том же сезоне играла молодежная команда «Метрострой-М» и также первенствовала в соревновании.

В любительской лиге выступала команда «СМУ-9 Метрострой», возглавляемая энтузиастом и большим почитателем баскетбола Юрием Евгеньевичем Федоровым, и тоже стала победителем!

Самыми яркими игроками команды тех лет были: Николай Грудинин, Александр Лузин, Иван и Максим Федоровы, Оливье Ндонинго, Александр Яковлев. Игроки молодежной команды: Влад Пушкин, Феликс Поморцев (героически погиб в 2016 г., выполняя задание на Кавказе). В составе команды СМУ-9: Алексей Мосин, Валерий Богомолов, Николай Молотов.

Надо отметить, что во всех чемпионатах и кубках ФСО «Россия» баскетболисты Метростроя неизменно были лидерами и боролись только за победу. С 2006 года наша команда начала постоянно выигрывать Кубок. В 2010-м она в пятый раз подряд стала обладателем Кубка ФСО профсоюзов России. В 2008 году Метрострой завоевал бронзу в чемпионате Северо-Запада, а в 2011-м выиграл этот чемпионат.

Благодаря таким успехам баскетболистов Метростроя Федерация баскетбола Санкт-Петербурга предложила им участвовать в чемпионате города сразу в высшей лиге. Метрострой принял это предложение и в 2007 году начал участвовать в этих соревнованиях, проводимых петербургской Федерацией баскетбола.

В составе команды появились игроки Сергей Коробов, Геннадий Силантьев, Михаил Антропов, известные по



Фрагмент матча «Метрострой» – «Константа»

выступлениям за петербургский «Спартак». Понятно, что это была уже другая команда, и у нее стояла более серьезная задача: доказать, что коллектив может хорошо играть в самом престижном соревновании Петербурга. Тренировочный процесс стал круглогодичным.

Шестидневные тренировки были возможны благодаря договору с ГУАПом. Кроме того, нам оказывали материальную поддержку и помощь многие руководители организации Метростроя, за что им большое спасибо. Это – Юрий Васильевич Зубков, Георгий Анатольевич Дружининский, Юрий Александрович Пидник, Николай Алексеевич Зубов, а также уже ушедшие: Владимир Владимирович Чумов, Анатолий Иванович Черный, Владимир Алексеевич Чурляев, Анатолий Иванович Плаум.

С 2007 года команда «Метрострой» по баскетболу играет в чемпионатах и розыгрышах Кубка Петербурга. В первом же сезоне заняла 3 место в чемпионате и в Кубке.

В сезоне 2010 года стала второй и в чемпионате, и в розыгрыше Кубка. Потом снова стали третьими, а в следующем году проиграли в финале матч за третье место, оставшись четвертыми.

Команда становилась все более возрастной, а молодежь только вставала в строй, поэтому наступили самые тяжелые для нее сезоны: 2013–2014 – 8 место; 2014–2015 – 7 место; 2015–2016 – 7 место. В этом сезоне идем пока на пятом месте и делаем все возможное для попадания в четверку сильнейших.

Заглядывая в будущее, понимаешь, что нужно завершить смену поколений, вернуться к полному тренировочному процессу, то есть пять-шесть раз в неделю круглый год, улучшить селекционную и организационную работу, опираясь, конечно, на помощь и поддержку руководства ОАО «Метрострой».

P.S. Последние две игры плей-офф с «Константой» за попадание в четверку метростроевцы проиграли. Первую, на площадке соперника, с разницей в 11 очков, вторую, в своем зале, с разницей в 7 очков – 67:74. Хотя претензии к спортивному характеру команды предъявить трудно. Просто соперник был сильнее. Это спорт.

«ТУТ МАЗАТЬ НЕЛЬЗЯ...»

19 апреля на стадионе ОАО «Метрострой» чемпионка России и Европы по городкам Александра Соловьянова провела ознакомительный урок, после которого можно с уверенностью говорить, что эта исконно русская игра будет развиваться. По крайней мере, в подразделениях Метростроя.



А. Соловьянова обучает технике броска

В спорткомплексе на Левашовском сделаны три площадки, на которых метростроевцы оттачивают мастерство, тем более что навыки приходят довольно быстро.

Инженеров «Ленметрогипротранса», братьев Александра и Сергея Зуенко, на площадку привел интерес. Понравилось, как и другим мужчинам, впервые взявшим в руки рюху и сумевшим более или менее удачно сделать удар. Неудивительно, ведь, по сути, изначально это мужская игра. Но нет таких игр, которые не освоили бы женщины, тем паче, под руководством юной чемпионки.

Начальник отдела кадров СМУ-9 Ирина Кудряшова уже имеет небольшой городошный опыт:

– Знаете, сперва эта игра может показаться несколько лапотной, но это обманчивое впечатление. Она требует и интеллекта, и физической подготовки. Прекрасно, что в Петербурге появилась такая площадка для популяризации городков.

Если Ирина Анатольевна уже не совсем новичок – пришла на площадку второй раз, то для маляра-штукатура СМУ-20 Казны Кажиденовой городки – открытие. И каждый удар – все лучше и точней.



Казна Кажиденова

– Наверно, помогает то, что рюха – это своеобразный вариант малярной кисти? – спрашиваю ее.

– Не совсем, – смеется Казна. – Кистью надо мазать, а тут мазать нельзя. Проиграешь.

– Женщины делают успехи, прогрессируют прямо на глазах, – говорит Александр Соловьянова.

– Мне кажется, что вполне можно создать женскую команду Метростроя. Я бы взялась ее подготовить.

А вот за мужскую команду Александра не возьмется. Во всяком случае, пока. Ну, ничего. Существуют варианты самоподготовки. Главное, чтобы было желание заниматься, а площадка для тренировок есть!

ГЕОРГИЙ И ОЛЬГА ПРИНЕСЛИ ПОБЕДУ И СЕБЕ, И ТОННЕЛЬНОМУ ОТРЯДУ

12 апреля в спорткомплексе на Левашовском проспекте в рамках лично-командного первенства ОАО «Метрострой» состоялись соревнования по дартсу.

Несмотря на то что игра проводилась по облегченным правилам (нужно было просто набрать как можно больше очков, метнув дротик в мишень тридцать раз) обстановка в зале была напряженной. Волнение некоторых игроков просто зашкаливало. Некоторые отгоняли от себя даже членов своей команды, чтобы не отвлекали.

Обратил на себя внимание молодой человек, явно прошедший качественную подготовку к соревнованиям.

- Как ваше имя?
- Илья Волохин.
- Смотрю, Вы хорошо играете.
- А Вы кто – писатель?
- Вроде того, – отвечаю.
- Отойдите. Мешаете сосредоточиться.

Пришлось отойти. Илья Волохин из СМУ-17 «отстрелялся» хорошо и занял в личном зачете третье место с 637 очками, а на первом и втором расположились представители ТО-3 Георгий Ващилко (703) и Евгений Федоров (675).



Спортивный директор и судья В. Фандеев считает очки, набранные О. Ващилко

Среди женщин первенствовала Ольга Ващилко из ТО-3, набравшая 700 очков. 567 и второе место у Татьяны Волохиной из СМУ-17, на третьем Ирина Майорова (СМУ-13), выбившая 462 очка.

В командном зачете первенствовала команда ТО-3 – 2695 очков, второй стала команда СМУ-17 (2171), третьей – УМа (1714).

Далее список выглядит так: 4. Управление №10 (1632); 5. Управление (1609); 6. СМУ-13 (1585); 7. СМУ-9 (1579); 8. ЛМГТ (1485); 9. СМУ-15 (1466), 10. Метробетон (1409); 11. СМУ-20 (1401); 12. УПТК (1207).

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: Алексей Ерофеев
Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 28.04.2017 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroitel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1 700 экземпляров.