



Уважаемые мужчины-метростроители! Дорогие ветераны!

Уже несколько десятилетий мы верны традиции широко и всенародно встречать праздник Защитника Отечества и отмечать его с особой торжественностью и теплотой.

23 февраля – это день воинской славы России. Изначально в этом дне был заложен высокий смысл – любить свою Родину и в случае необходимости уметь ее отстаивать, а защищать родную землю русским воинам приходилось неоднократно, и всегда русский солдат с честью выполнял свой долг.

Особое значение День защитника Отечества приобретает в этот год – год 65-летия Победы в Великой Отечественной Войне. Нет в России ни одной семьи, которой бы не коснулась война. Для многих это величайший подвиг народа за всю мировую историю, и в то же время трагедия, которая ни в коем случае не должна повториться.

Каждый защищает Отечество по-своему. Кто-то охраняет границу, мирное небо и бескрайние морские просторы, а кто-то занимается созидательным трудом. И метростроители в этом ряду – на почётном месте, ведь строитель – самая мирная профессия на Земле. Один лишь далеко не полный перечень объектов, на которых сегодня трудятся метростроители, красноречиво свидетельствует об этом. Строя метро, объекты куль-

туры, атомной и газовой энергетики, подземные коммуникации, вокзалы и аэропорт, КЭС, мы с вами ежедневно доказываем, что нам чужды войны, межнациональные конфликты, любая агрессия.

Мудрость гласит: «Старый воин – мудрый воин». В рядах метростроителей большинство мужчин служили в рядах Вооружённых сил СССР и России, защищая мирную жизнь в мирное время, в том числе в «горячих точках». Спасибо! Но остаются ещё в строю и ветераны – их, к сожалению, уже немного, – на долю которых выпало воевать в годы Великой Отечественной войны, пережить страшную блокаду, построить Дороги Жизни и Победы. Вам – особое спасибо и низкий поклон! Вы – самые настоящие миротворцы.

Пусть вашу жизнь освещает слава побед российской армии, сила и мощь русского оружия, любовь и преданность своей Отчизне.

От всего сердца поздравляю всех метростроителей с Днем защитника Отечества! Желаю Вам и Вашим близким доброго Здоровья, Мира, Счастья и Благополучия, уверенности и удачи! С праздником!

Генеральный директор
ОАО «Метрострой»
В. Н. Александров

23 ФЕВРАЛЯ. ИСТОРИЯ ПРАЗДНИКА

Сразу после победы вооруженного восстания большевиков в Петрограде 7-8 ноября 1917 года Советской власти пришлось вести борьбу не только с внутренними врагами, но и с внешними – продолжалась 1-я Мировая война.

28 января 1918 года председатель Совета Народных Комиссаров В. И. Ульянов (Ленин) подписал декрет «Об организации Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА)», а 11 февраля – декрет «Об организации Рабоче-крестьянского Красного флота» – (РККФ). 21 февраля германские войска захватили Минск. В этот день Советское правительство обратилось к народу с воззванием: «Социалистическое Отечество в опасности!» 23 февраля в Петрограде был проведен День Красной Армии под лозунгом защиты социалистического Отечества от кайзеровских войск. Только в Петрограде на отпор врагу поднялись десятки тысяч добровольцев. Вновь сформированные части РККА сразу же вступали в бой против германских войск.

С 1923 года по приказу Реввоенсовета Республики 23 февраля ежегодно отмечался как День Красной Армии.

С 1946 года праздник стал называться Днем Советской Армии и Военно-Морского Флота.

10 февраля 1995 года Государственная Дума России приняла федеральный закон «О днях воинской славы России», в котором этот день назван так: «23 февраля – День победы Красной Армии над кайзеровскими войсками Германии в 1918 г. – День защитников Отечества».

Сегодня большинство граждан России склонны рассматривать День защитника Отечества не столько как годовщину великой победы или День рождения Красной Армии, сколько как День настоящих мужчин. Защитников в широком смысле этого слова.

С 2002 года по решению Государственной Думы ФС РФ 23 февраля в России является нерабочим днём.

18 января 2006 года Госдума постановила исключить из официального описания праздника в законе слова «День победы Красной Армии над кайзеровскими войсками Германии (1918 год)», а также изложить в единственном числе понятие «защитник».

День защитника Отечества в СНГ
День защитника Отечества отмечается также на Украине (восстановлен в 1999 г.), в Белоруссии и в Приднестровье. На Украине и в Белоруссии продолжает оставаться рабочим днём.



СМУ №13: ОТ ИСТОКОВ ДО ЮБИЛЕЯ

В состав ОАО «Метрострой» входит более 20 организаций. Некоторые из них можно считать совсем молодыми – они были основаны не так давно. Однако есть в Метрострое и такие организации-старейшины, как ЗАО «СМУ №13 Метрострой», первое в системе Метростроя.

Это управление было создано 1 февраля 1941 года и называлось тогда Титулы №7 и №9 в системе «Строительства №5 НКПС». В военные годы из Титулов был сформирован Путьрем №1, позже переименованный в «Строительство №13», а ещё позднее – в «СМУ-13 Ленметростроя».

В 1994 году Метрострой принял решение акционировать свои структурные подразделения. «СМУ-13 Ленметростроя» при этом было переименовано в «Управление-13 Метрострой» и просуществовало под таким названием до 1999 года. Позже, после определённой трансформации, оно стало именоваться, как сейчас, – ЗАО «СМУ №13 Метрострой».

Сегодня ЗАО «СМУ №13 Метрострой» – крупная горнопроходческая организация, ведущая строительство станций метрополитена, тоннелей, вертикальных стволов, наклонных ходов и другие наземные работы, а также отделочные работы. Имеет это СМУ опыт и в наземном промышленно-гражданском строительстве.

О том, как обстоят дела в ЗАО «СМУ №13 Метрострой» накануне 70-летнего юбилея Метростроя, мы узнали от генерального директора предприятия С. Д. Сепитого.

– Сергей Дмитриевич, именно с вашего СМУ мы решили начать серию публикаций, посвященных юбилею. Расскажите, пожалуйста, на каких объектах сейчас задействованы участки и бригады вашего управления?

– ЗАО «СМУ №13 Метрострой» работает сейчас практически на всех объектах Метростроя, за исключением, наверное, только объектов за пределами Ленинградской области. В этом году наш пусковой объект – эскалаторный тоннель и наземный вестибюль станции метро «Обводный канал». На сооружении наклонного хода «Обводного канала» нами совместно с Управлением механизации – филиалом ОАО «Метрострой» впервые

в истории метростроения был успешно применён полностью механизированный тоннелепроходческий комплекс (ТПМК). Мы сумели пройти эскалаторный тоннель по совершенно новой для нас технологии: он был сооружён в сборной железобетонной обделке, без применения таких специальных способов, как заморозка и укрепление грунтов. Те нормативные скорости, которые предусматривались для проходки, были нами перекрыты – получилось пробить наклонный ход намного быстрее, чем это делалось прежде, на других станциях.

Второй наш крупный объект – строительство автодорожного тоннеля на КЗС (комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений), где сейчас у нас на субподряде работает ЗАО «Тоннельный отряд - 3», а примерно с февраля здесь будет работать и ЗАО «СМУ-11 Метрострой» (на начальной стадии работал примерно тот же состав). На этом участке есть определённые сложности, связанные в первую очередь, конечно, с нынешней суровой и снежной зимой: из-за обильных снегопадов и сильных морозов некоторые планы строительства пришлось подкорректировать. В частности, бетонные работы в этих условиях требуют особого подхода, связанного как раз с климатическим фактором.

Ещё один наш важнейший объект – ЛАЭС-2, где нам доверили возводить испарительные градирни. Лично мне, как инженеру, было очень это интересно: обычно работаем под землёй, уходим под неё, а тут наоборот – постепенно взбираемся на «башню» высотой 150 метров.

В этом году мы рассчитываем закончить здесь строительство градирни №1 и, если всё пойдёт по графику (случаются и не зависящие от нас форс-мажоры), возвести хотя бы половину градирни №2.

– Какие планы намечены на 2010 год?

– 2010 год для нас, очень ответственный: во-первых, нужно сдать станцию «Обводный канал». Во-вторых, если получится и если заказчик отведёт территорию, – освоить площадку для строительства наклонного хода станции метро «Спасская». Те, кто ездит на метро через этот пересадочный узел, могут наблюдать за тем, что происходит: «Спасская» не имеет своего выхода на поверхность. Два



эскалаторных тоннеля на три станции – это маловато, бывает, что на пересадке сложно выйти. Здесь нам предстоит ликвидация шахтной площадки и переоборудование под вентиляционный ствол шахты 521-бис, которая использовалась ещё для строительства станции «Спасская». Также в этом году нам вверено сдать автодорожный тоннель на КЗС.

– Расскажите, пожалуйста, об участии СМУ №13 на строительстве Фрунзенского радиуса. Как Вы оцениваете то, что уже было сделано в 2009-м году и что планируете сделать в 2010-м?

– Для «Спасской» нам пришлось построить единственный в городе пересадочный узел из трёх станций... Нам помогало СМУ-15: один эскалаторный тоннель строили именно они – примыкали к станции «Садовая», а нам уже пришлось делать всю «начинку». А когда дело дошло до монтажа новых эскалаторов, произведённых на Кировском заводе, их монтажники оказались неподготовленными. Нам пришлось монтировать эскалаторы самим. Что же касается проходки «Обводного канала» – а это тоже объект Фрунзенского радиуса – то хочу ещё раз подчеркнуть, что на сегодняшний день

это первый, единственный и успешный мировой опыт проходки, и пока в мире успешно построенных объектов такого рода нет.

У станции «Обводный канал» вестибюль будет встроены, по аналогии с вестибюлем станции метро «Звенигородская». Над ним ещё нужно будет возвести здание – этим снова будет заниматься «Адамант»: у компании большой опыт в строительстве и налаженные взаимоотношения с Метростроем.

– За каждым успехом стоят конкретные участки, бригады, люди... Кого бы Вы хотели отметить?

– Так сразу сказать сложно... Сейчас в нашем коллективе остались только «сливки»: когда сдавалась станция «Спасская», наш списочный состав был примерно полторы тысячи человек, на сегодняшний же день осталось около 600 человек. Такой вот «естественный отбор». ЗАО «СМУ №13 Метрострой» – это единственное СМУ, опытные бригады которого прошли все 3 «кессона» (имеются в виду перегонные тоннели между станциями «Автово» – «Ленинский проспект», «Девяткино» – «Гражданский проспект», «Рыбацкое» – Обухово» – прим. редакции). Наш коллектив исторически

«затачивался» под решение сложнейших инженерных вопросов. Наше СМУ участвовало в строительстве примерно четверти всех станций ленинградского-петербургского метрополитена, имеет уникальный опыт реконструкции станций метро «Технологический институт» и «Сенная» без остановки движения поездов. Так что, считаю, в профессиональном плане наша организация вполне компетентна.

Очень интересен коллектив ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и в возрастном плане: у нас очень много ветеранов, есть и молодые ребята. Среди всех нельзя не отметить бригадиров комплексных бригад проходчиков Анатолия Петровича Чиркова, заслуженного ветерана Метростроя, и Михаила Борисовича Смирнова. У нас есть замечательные проходческие бригады под руководством Андрея Николаевича Лебедева, Сергея Леонидовича Тоцакова... Многие из нынешних начальников участков научились всему, уже работая в нашем управлении. Например, Андрей Николаевич Качурин, который сейчас возглавляет 1-й участок нашего СМУ, пришёл к нам совсем молодым, работал на «дамбе», на строительстве подземных пешеходных переходов, на ремонтных работах в действующем метрополитене. Это его участок занимался отделкой станции «Комендантский проспект»... Времени на отделку оставалось месяцев пять – в обрез, но наш 1-й участок, справился.

Исторически в СМУ №13 всегда была очень сильная группа слесарей-монтажников, поэтому за любой сложный монтаж мы берёмся совершенно спокойно. Например, ЛАЭС-2. Там градирня стоит на колоннаде, каждая железобетонная колонна – по 20 тонн весом. По самому оптимистическому графику мы должны были бы их монтировать два месяца – а поставили за 20 дней, сказался класс монтажников... Вот на таких людях организация и держится...

После разговора с Сергеем Дмитриевичем Сепитым появилась убеждённость в том, что сегодня коллектив ЗАО «СМУ №13 Метрострой» твёрдо стоит на ногах и в будущее смотрит с оптимизмом: всё задуманное и намеченное, как всегда, получится выполнить в срок.

Ирина СИДОРИНА



МОРОЗНАЯ КОРРЕКТИРОВКА

По руководящей документации бетонирование оболочки разрешается при температуре теплее «минус» 10 градусов. Нагрянувшие в начале января холода не «заморозили» работы на станции. Напротив, метростроители ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО «Компакт» и ЗАО «Тоннельный отряд-3» постарались не допустить простоя ни на один день и даже создать «задел на потепление».

Роман Михайлович ГРИГОРЕНКО, в 2009 году – сменный мастер, сейчас – инженер ПТО ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

Перед морозами мы сделали одну «захватку» пятого яруса градири №1. А морозы, хоть и «запретили» бетонирование, но позволили вести армирование по пятому ярусу дальше, поднимать опалубку.

В итоге залили всё кольцо без перерывов подачи бетона. Времени на ярус (284 куба) потребовалось порядка 10 часов. Простоя не было, люди на объекте были заняты «заделом», благодаря которому мы завершили «кольцо», достигнув отметки «плюс» 20 метров, практически не отстав от графика.

Вся высота градири – 150 метров. По мере продвижения

сейна, пандус, фундаменты под оборудование.

И организация работ, и бытовые условия для людей, занятых от СМУ №13 на ЛАЭС-2, – на высоком уровне. Доставка на работу из Копорья осуществляется автобусами, общежитие в Копорье достаточно благоустроенное. Работаем вахтовым методом, по 15 дней. Люди у нас из Ульяновска, Кингисеппа, Сланцев... Кстати, на выходные людей домой увозят тоже наши автобусы.

Сказать, что всё у нас гладко, идеально, нельзя. Но в основном работа ведётся вполне профессионально, качественно и ответственно. Все понимают: так надо, даже расхожая фраза на ЛАЭС-2 в ходу: не сарай строим... И вообще люди здесь осознают, что заняты на строительстве очень важного объекта и гордятся этим. Хотя поначалу, особенно те, кто привык работать под землёй, признавались: там, в тоннелях метро, не так страшно, как здесь, на таких высотах. Под землёй всё проще, там и морозов, например, не бывает.

Фотографии стройки у нас висят в каждой бытовке, многие распечатывают их и вешают дома на стенку, отсылают домой по Интернету. И это – на всех уровнях – от рабочего

Например, фундаментную плиту смежники должны были армировать месяц, но армировали вдвое дольше. Поэтому летом, например, мы месяц были на «полупростое».

Ловушку расплава установили тоже с опозданием, но мы свою работу – бетонирование шахты реактора – выполнили в срок. Сейчас мы работаем на отметке «минус» 1,25 метра. А там, где ловушка – на «минус» 7,25 метра. В апреле по графику забетонируем перекрытие, затем будет армирование, а в июле планируем выйти на нулевую отметку. Задача до конца нынешнего года – достичь отметки «плюс» 44 метра.

В основном на объекте работают наши специалисты, командированных мало. Рабочие из Петербурга на время работ живут в Копорье. Там несколько общежитий. Как раз сегодня сдают очередное, на 180 мест. Есть и столовая, (питание оплачивает предприятие), телевизор, баня – в принципе, всё, что нужно. Условия не домашние, конечно, но и не спартанские. А вообще впечатление при разговорах с людьми о ЛАЭС-2 создаётся такое, что они гордятся тем, что строят самый главный объект в стране. И это, в принципе, так и есть: ЛАЭС-2 сегодня – един-



*Технический руководитель проекта
Николай Анатольевич Мухин (ТО-3)*

бре, а первый бетон в основание лифтового приямка вспомогательного корпуса уложили 29 ноября. Капсулу «для потомков» не закладывали, о чём сейчас сожалеем. А к сегодняшнему дню «тоннельщики» уложили 16 тысяч кубометров бетона.

На начальном периоде все организации «притирались» друг к другу, поэтому небольшие проблемы с транспортом и техникой были. Потом всё утряслось, сейчас проблем нет.

На первом энергоблоке ТО-3 достались вспомогательный корпус, здание хранилища твёрдого ядерного топлива, насосная станция. На втором «ядерном острове» нам отвели всё то же самое.

Предполагалось, что от нас будет задействовано порядка 300 человек, но количество рабочих зависит от объёма работ. Пришлось заниматься перегруппировкой сил. У меня есть ещё второй объект – «дамба», и если здесь освобождаются люди, они идут туда. Или наоборот. Сейчас от ТО-3 на ЛАЭС-2 работают примерно 65 человек: занимаются установкой опалубки стен и перекрытий вспомогательного корпуса на первом котловане, армированием плиты перекрытия хранилища твёрдого ядерного топлива. На втором энергоблоке бетонировали защитную стяжку гидроизоляции вспомогательного корпуса.

Отчасти я исполняю здесь и обязанности начальника участка, у меня два заместителя. Технический руководитель – Николай Анатольевич Мухин, заместитель по производству – Владимир Николаевич Щедрин. Ещё есть 5 мастеров.

Сегодня наша основная задача – выйти на нулевые отметки, сейчас мы на «минус» 7,6 – это вспомогательный кор-

пус первого блока. Надо залить примерно 8 тыс. кубов бетона, а пока уложена половина. Первый бетон, 1920 кубов, здесь 7 мая 2009 года ушёл в фундаментную плиту. В стены и перекрытия бетона идёт меньше, но работа большая и кропотливая – много помещений, а значит, перекрытий и стен.

От ТО-3 на станции работают специалисты высокого класса, начиная от маркшейдеров. Очень высокая степень подготовки у мастеров, все поставленные задания ими выполняются своевременно и качественно, что, на мой взгляд не удивительно, даже с учётом неспецифичности работ. Дело в том, что руководство ТО-3 как в воду глядело: ещё в «плохие» 90-е года было принято решение вывести один участок на поверхность попробовать себя не в роли «крота». С тех пор мы себя пробуем. Первый объект, который нам дали для строительства – морской порт в Петербурге, там у нас была объектом причальная стенка.

Далее мы стали специализироваться в основном по нефтяным терминалам. Строили такой в Высоцке (недалеко от Выборга). Строили причальные сооружения в Приморске. После Приморска мы перешли на строительство «дамбы», строили северную часть, а сейчас строим южную. Так что поверхностных объектов на счету ТО-3 много. Накоплен немалый опыт, который оказался как нельзя кстати на ЛАЭС-2, объекте, беспрецедентном по масштабам даже для такой мощной организации как ОАО «Метрострой».

Мне работа здесь доставляет внутреннее удовольствие каждый день.

Записал
Валерий ХЛОПОТОВ



Строители ЛАЭС-2: сменный мастер Камиль Салахов, инженер ПТО Роман Григоренко, маркшейдер Ренат Камалетдинов, сменный механик Павел Кравченко, зам. начальника участка Денис Сморгыга (СМУ N13)

вверх сложностей, например, с подачей бетона, не предвидится. Пока подаём его с помощью бетононасоса, мощности хватает. А дальше бетон будем доставлять на ярусы самонаращиваемым краном, который уже смонтирован внутри градири.

На 150-метровую отметку намечено выйти 21 июля. По графику в первом квартале мы должны закончить 17 ярусов из 96. Дальше пойдёт быстрее – в связи с уменьшением диаметра колец и толщины их стенок. На скорость подачи бетона высота влияет мало: до самого верха ёмкость с бетоном подаётся по расчётному времени за 7 минут.

Конкретно на этом объекте сегодня занят участок, которым руководят Владимир Александрович Казаков, его заместитель Денис Валерьевич Сморгыга, бригадиры Акифьев, Талалаев – опытные и грамотные специалисты.

Всего на этой градири сейчас задействованы 93 человека в дневную смену и немного меньше в вечерне-ночную. Кроме градири №1 объекты СМУ №13 – стенка водосборного бас-

до начальника. Людям просто интересно здесь работать, чувствовать свою причастность к большому и важному делу.

Александр Сергеевич АКУЛОВИЧ, заместитель руководителя проекта ЗАО «Компакт»

ЗАО «Компакт» осваивает на ЛАЭС-2 самые большие объёмы работ. Коллектив работает сегодня на 9 объектах обоих блоков станции. По 1-му блоку это здание реактора, транспортный шлюз, здание управления и паровая камера; по 2-му блоку – то же плюс насосная станция. Задействованы 146 человек. Руководят ими начальник участка Константин Викторович Рыбка и 8 мастеров. Основные выполняемые работы – бетонные и сопряжённые с ними. Армирование ведёт другая организация.

Самая большая наша высота на станции – 70,4 метра. Это здания обоих реакторов. Сейчас мы несколько отстаём от графика, это связано не только и не столько с погодными условиями. Бывает, задерживаются поставки материалов, трубопроводов, армирование.

ственная в России строящаяся атомная станция. По масштабу лично я эту стройку могу сравнить разве что с судопропускными сооружениями в Кронштадте – я их строил два года.

Сергей Александрович РУДАКОВ, руководитель проекта, ЗАО «Тоннельный отряд -3»

В Метрострое я с 1987 года. На эту должность я был назначен в октябре 2008 года, то есть тогда, когда здесь было чистое поле. Отсюда и главной задачей было обустройство: прежде чем везти сюда основные силы, нужно было найти места для размещения людей, перевезти бытовые городки, административные комплексы, всё смонтировать, организовать всё, что касается документации. Здесь ведь пропускной режим, поэтому необходимо было ещё получить разрешения и пропуска для всех рабочих и ИТР и для транспорта. Сначала не было света, поэтому мы и людей сюда не везли, решали организационные вопросы. Сейчас есть всё, включая Интернет.

Мы сюда приехали в октя-



1-й ядерный реактор. Стройка в разгаре



ПРИКАЗ

21 января исполняется 69 лет со дня основания Санкт-Петербургского Метростроя. Поздравляю с праздником всех метростроителей! В соответствии с Положением о присвоении звания «Ветеран труда Метростроя» и ходатайствами профсоюзных организаций и организаций, занятых на строительстве метрополитена в Санкт-Петербурге

ПРИКАЗЫВАЮ:

Присвоить звание «Ветеран труда Метростроя» работникам следующих организаций:

ЗАО «Управление №10 Метростроя»:

ЗАБЕДИЛИНУ Владимиру Викторовичу – маркшейдеру участка
КИРЕЕВУ Александру Анатольевичу – механику
КЛИМОВУ Александру Михайловичу – электрослесарю–монтажнику ПГПО
КОТОВУ Игорю Евгеньевичу – горному мастеру
КРАВЧЕНКО Валерию Александровичу – начальнику участка
КУГУШЕВУ Алексею Феридовичу – горному мастеру
КУЛАКОВУ Сергею Валерьевичу – механику участка
ТУМАКОВУ Николаю Васильевичу – механику участка
ФЁДОРОВУ Юрию Валентиновичу – проходчику
ФЕДОСЕЕВУ Виктору Васильевичу – проходчику

ЗАО «Строительно–монтажное управление №13 Метрострой»:

ВЛАДИМИРОВУ Сергею Борисовичу – сменному маркшейдеру
ГОРБУНОВУ Николаю Михайловичу – электрослесарю–монтажнику ПГПО
ИВАНОВУ Александру Николаевичу – проходчику
КАЗАНЦЕВУ Андрею Александровичу – старшему диспетчеру
КОПТЕВУ Алексею Витальевичу – проходчику
ЛИБ Евгению Радиславовичу – проходчику
МИХАЙЛОВУ Анатолию Ивановичу – начальнику ОГМ
ТИТОВОЙ Елене Ивановне – главному бухгалтеру
ХМЕЛЁВУ Игорю Александровичу – проходчику

ЗАО «Управление–15 Метрострой»:

ПУХОВУ Георгию Леонидовичу – стволочному
ФИЛИПОВУ Сергею Васильевичу – электрослесарю

ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»:

АЛЕКСАНДРОВУ Николаю Григорьевичу – бригадире проходчиков
БУХТИЯРОВУ Дмитрию Евгеньевичу – сменному маркшейдеру
ВОЛКОВУ Юрию Анатольевичу – электрослесарю–монтажнику ПГПО
ИВАНОВУ Сергею Владимировичу – проходчику
СЕМЁНОВУ Юрию Валентиновичу – проходчику
НАЗАРОВУ Виктору Ивановичу – главному энергетик

ЗАО «Управление– 20 Метрострой»:

АКСЁНОВОЙ Юлии Валерьевне – секретарю– референту
ВАСЕНКОВУ Владимиру Григорьевичу – производителю работ
ВАСЬКОВОЙ Елене Анатольевне – машинисту по стирке
ГАПОНЕНКО Нине Петровне – штукатуру
ГИЛЬКО Андрею Викторовичу – зам. генерального директора по экономике
КУЛИКОВОЙ Нине Николаевне – штукатуру
СОБАНИНУ Николаю Ивановичу – монтажнику по монтажу стальных и железобетонных конструкций
ТЕРЕМИЗОВОЙ Антонине Анатольевне – маляру
УРЛАПОВОЙ Татьяне Борисовне – технику–маркшейдеру

ЗАО «Тоннельный отряд– 3»

ЗЯТИКОВУ Александру Петровичу – проходчику
МАМИНУ Яну Николаевичу – проходчику
ЧЕРНЫШЕВУ Борису Николаевичу – проходчику

ЗАО «Автотранспортное предприятие Метростроя»:

ДЕНИСОВУ Сергею Владимировичу – водителю автомобиля
ЗАЙЦЕВУ Александру Николаевичу – водителю автомобиля
КОСОНОВОУ Виктору Ивановичу – водителю автомобиля
СОРОКИНУ Игорю Александровичу – водителю автомобиля



Поздравления от В. Н. Александрова принимают Н. В. Головна, А. И. Буценко, И. Н. Ларионова

ЗАО «Железобетонные конструкции и детали»:

АНИСОВУ Анатолию Николаевичу – слесарю– сантехнику
БЕВОВУ Валерию Хасанбиевичу – заместителю начальника цеха
БУРНАЙКИНУ Петру Васильевичу – электрослесарю
ВЕДАУ Вере Егоровне – машинисту крана
ЖДАНОВУ Владимиру Максимовичу – машинисту перегружателя цемента
ИВАНОВУ Квальберту Никитичу – машинисту перегружателя цемента
КАНЬКИНУ Виктору Николаевичу – формовщику
КЕДРОВОЙ Татьяне Ивановне – заместителю генерального директора
ЛЕСКОВУ Владимиру Николаевичу – механику АТХ
МАМАЙ Раисе Николаевне – заведующей хозяйственной частью
МИРОШНИЧЕНКО Александру Николаевичу – электросварщику ручной сварки
НАЗАРОВОЙ Раисе Алексеевне – заведующей складом
САДОВСКОЙ Эльвире Геннадьевне – инженеру ПЭО
СМИРНОВУ Валерию Петровичу – заместителю начальника цеха
ФЕДОСЕЕВОЙ Любове Стефановне – мастеру цеха
ХИРОМАГОМЕДОВУ Магомеду Магомедовичу – мотористу БСУ
ХРОМЕНКОВУ Александру Сергеевичу – формовщику

ООО «Тоннельный отряд–4»:

БОБЫНИНУ Владимиру Фёдоровичу – заместителю главного инженера
БАКАРЕВУ Александру Григорьевичу – заместителю начальника участка
БЕЛЕЦКОМУ Анатолию Леонидовичу – ведущему инженеру
КАЛИНИЧЕВУ Ивану Васильевичу – слесарю–монтажнику
КАРПОВОЙ Маргарите Александровне – начальнику ПТО
МОЖАЕВУ Юрию Семёновичу – бетонщику
ПИКАЛЕВУ Витославу Яковлевичу – проходчику
ПОПОВУ Александру Михайловичу – проходчику
ПЫЖОВОЙ Татьяне Павловне – бухгалтеру
ТЕТЮШКИНУ Геннадию Емельяновичу – изолировщику



Поздравления от В. Н. Александрова принимает В. М. Могильный

ЗАО «Поликлиника Петербургского Метростроя»:

ЕНЮТИНОЙ Ольге Арсеньевне – врачу–урологу
КИМ Валентине Павловне – главной медицинской сестре
СМОЛЬСКОМУ Владимиру Всеволодовичу – генеральному директору
СОМКИНОЙ Ирине Сергеевне – медицинской сестре стоматологического отделения

ЗАО «Метромаш»:

БЕЛОУСОВУ Юрию Анатольевичу – начальнику сварочного производства
ЛЕБЕДЕВУ Анатолию Семёновичу – начальнику строительно–монтажного участка
ПЛАУМУ Анатолию Ивановичу – генеральному директору
ПЛАУМУ Дмитрию Анатольевичу – первому заместителю генерального директора
СИЗОВУ Геннадию Владимировичу – электрослесарю–монтажнику ПГПО
ШЕНТЯКОВУ Александру Александровичу – водителю автомобиля

ЗАО «Метроподземстрой»:

ВОРОТЫНЦЕВУ Николаю Афанасьевичу – водителю автомобиля
ДЯТЛОВОЙ Наталье Александровне – инспектору по кадрам
СОКОЛОВУ Андрею Николаевичу – проходчику



Фото на память: награждение в ЗАО «Компакт»

ЗАО «Метро-АТМА»:

СУРБЕЕВУ Михаилу Петровичу – генеральному директору

Управление ОАО «Метрострой»:

БУЦЕНКО Александру Ивановичу – заместителю руководителя проекта
ГОЛОВНЕ Наталье Викторовне – секретарю генерального директора
ЛАРИОНОВОЙ Ирине Николаевне – заместителю начальника сметного отдела
МОГИЛЬНОМУ Владимиру Михайловичу – заместителю главного инженера

Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой»:

КИРСАНОВУ Леониду Владимировичу – электрослесарю-монтажнику ПГПО
ПОДЛИПАЕВУ Анатолию Петровичу – заместителю директора
СЕМЁНОВУ Сергею Александровичу – машинисту экскаватора
СКИПЧАКУ Степану Степановичу – машинисту компрессора
СОЛОВЬЁВУ Вячеславу Анатольевичу – водителю автомобиля

РЭУ – филиал ОАО «Метрострой»:

БЛИННИКОВОЙ Елене Борисовне – распределителю работ
КАЧАРАВЕ Норе Борисовне – уборщице
ПАВЛОВОЙ Татьяне Борисовне – начальнику ППО

УПТК – филиал ОАО «Метрострой»:

ИВАНОВОЙ Елене Николаевне – инженеру по ОТ, ГО и ЧС

ВЦ – филиал ОАО «Метрострой»:

КУРИЛЕНКО Валентине Михайловне – старшему программисту

ЗАО «Метробетон»:

АНТОНОВОЙ Марии Ивановне – станочнику деревообрабатывающих станков
БЕЛЯЕВОЙ Нине Анатольевне – заместителю главного технолога по деревообрабатывающему производству
ИВАНОВОЙ Валентине Васильевне – кухонной рабочей
ИВШУКОВОЙ Ирине Викторовне – диспетчеру
МЫЗИНОЙ Любове Борисовне – станочнику деревообрабатывающих станков
ПЕТРУКОВОЙ Марине Ивановне – мастеру по багету
САМСОНОВОЙ Людмиле Юльевне – начальнику ДОП

ЗАО «Компакт»:

АСТАХОВСКОМУ Михаилу Ивановичу – руководителю проекта
ВОЛЧЕНКО Евгению Николаевичу – заместителю руководителя проекта по общим вопросам
ДЕРГАУСОВУ Александру Владимировичу – главному инженеру
ДУДАРЕВУ Ивану Павловичу – инженеру
ЗАХАРЧЕНКО Дмитрию Ивановичу – водителю автомобиля
ИВАНОВУ Василию Илларионовичу – маркшейдеру
ИВАНОВУ Геннадия Алексеевичу – начальнику участка
КАЛИНИЧЕВУ Валерию Николаевичу – водителю автомобиля
КАСРАДЗЕ Клименту Григорьевичу – генеральному директору
КАПУСТИНУ Виктору Николаевичу – заместителю руководителя проекта
КОРОГОДСКОМУ Леониду Гершовичу – ведущему специалисту
МАДЪЯРОВУ Сергею Фёдоровичу – руководителю проекта
МАХЛИНОЙ Анне Яковлевне – заместителю главного бухгалтера
МЕЛЬНИКУ Александру Григорьевичу – водителю автомобиля

МИХАЙЛОВУ Виктору Николаевичу – ведущему инженеру
СОЛЮНИНКО Андрею Валентиновичу – техническому директору
СТУКАЛЕВУ Виктору Павловичу – заместителю главного инженера по ОТ и ТБ
ЦЫРЮЛЬНИКОВУ Владимиру Борисовичу – руководителю проекта
ЧЕРНОВОЙ Валентине Николаевне – инженеру
АДАМСКОМУ Владимиру Витальевичу – инженеру по снабжению
СТАРОДУБЕНКО Михаилу Васильевичу – главному энергетик

ЗАО «Спецкомпакт»

БУРАКОВУ Александру Николаевичу – главному инженеру
ВЕРБОВУ Науму Матвеевичу – заместителю главного инженера
ДРЕСВЯНИНОЙ Нине Фирсовне – инспектору по кадрам
ИВАНЧЕНКОВУ Валерию Николаевичу – бригадиру комплексной бригады
КОНИЩЕВУ Николаю Ивановичу – заместителю генерального директора
СЕНИЧКИНУ Герману Борисовичу – генеральному директору
ЧЕРНОВУ Евгению Николаевичу – инженеру ОМТС

ЗАО «Компакт-сервис»

РЫБКИНУ Ивану Георгиевичу – директору производственной базы

ООО «Альянс СПб»

СКВОРЦОВУ Владимиру Фёдоровичу – плотнику

ООО «СтройТехПарк»

БАХТАДЗЕ Геннадия Александровичу – арматурщику
ГАВРИЛОВУ Владимиру Егоровичу – слесарю по ремонту оборудования
ГАМИДОВУ Талыб Мамед оглы – плотнику
ГРОМОВОЙ Надежде Викторовне – маляру
ЖУРОВУ Валерию Николаевичу – плотнику
ИШУТКИНУ Сергею Михайловичу – арматурщику
КАЛЯКИНУ Николаю Ивановичу – мастеру СМР
КРИВОЩЕЕВУ Александру Петровичу – монтажнику строительных и железобетонных конструкций
КУРОЧКИНУ Олегу Николаевичу – монтажнику строительных и железобетонных конструкций
ЛОСЕВУ Алику Николаевичу – монтажнику строительных и железобетонных конструкций
МАЛОЛЕТКИНУ Геннадия Викторовичу – монтажнику строительных и железобетонных конструкций
ПОТАПЕНКО Игорю Андреевичу – заместителю генерального директора по производству
ПОЛЯКОВУ Виктору Владимировичу – монтажнику строительных и железобетонных конструкций
СЕЛИВЕРСТОВУ Александру Валентиновичу – монтажнику строительных и железобетонных конструкций
ЦУКАНОВУ Тимофею Петровичу – мастеру СМР

Генеральный директор
ОАО «Метрострой»

В. Н. Александров

Председатель Территориальной
профсоюзной организации

В. В. Зорька

Следующая станция – «Обводный канал»

«Обводный канал» – пилонная станция глубокого заложения. Подземный вестибюль станции сооружён по проекту архитекторов Б. А. Подольского и П. В. Малмалаева (Санкт-Петербургское отделение ГипроНИИ РАН) в стиле промышленной архитектуры. Само оформление станции – оно, кстати, уже полностью закончено, – выполненное в индустриальном ключе, напоминает о том, что Обводный канал – это исторически сложившаяся промышленная зона Санкт-Петербурга.

Станцию «Обводный канал» ввели в эксплуатацию в 2008 году – на тот момент без собственного выхода на поверхность. На сегодняшний день полностью завершена проходка и идёт демонтаж тоннелепроходческого механизированного комплекса.

Пока пассажиры станцию проезжают транзитом. Но на сегодняшний день «Обводный канал» к пуску ближе, чем остальные объекты метроостроения.

Сейчас все усилия метростроителей сосредоточены на разборке проходческого «кромата»: эту многотонную машину не так-то просто вытащить из наклонного хода. Демонтажом ТПМК занимается «Управление механизации» – филиал ОАО «Метрострой». Сначала разберут режущий орган –

сегменты и центральную часть. Весь режущий орган весит более 100 тонн. Ротор щита режут комбинированным способом с применением специальной системы алмазной резки. Задача на данный момент – установить так называемый «зуб». Необходимо твёрдо закрепить щит в статическом положении: поскольку проходка закончена, двигать щит ни вперёд, ни назад нельзя. Для того чтобы сделать «зуб», до горизонтального диаметра выбирается грунт, затем выставляются армокаркасы, а после бетонировается само основание, на котором будет «висеть» весь этот щит.

По словам главного механика ОАО «Метрострой» Павла Александровича Колпакова, полный демонтаж щита намечен на конец марта. Получится уложиться в эти сроки?

Некоторые специалисты считают, что демонтаж можно закончить и раньше. Хотя дело ведь не только в самом демонтаже как таковом: на сроки влияют и погода, и стеснённые условия работ, и то, что часть работ придётся выполнять через действующий метрополитен, – нужно учитывать все эти трудности. Управлению механизации потребовалось доставить для этого механизмы через действующий метрополитен. Фактически, большую часть

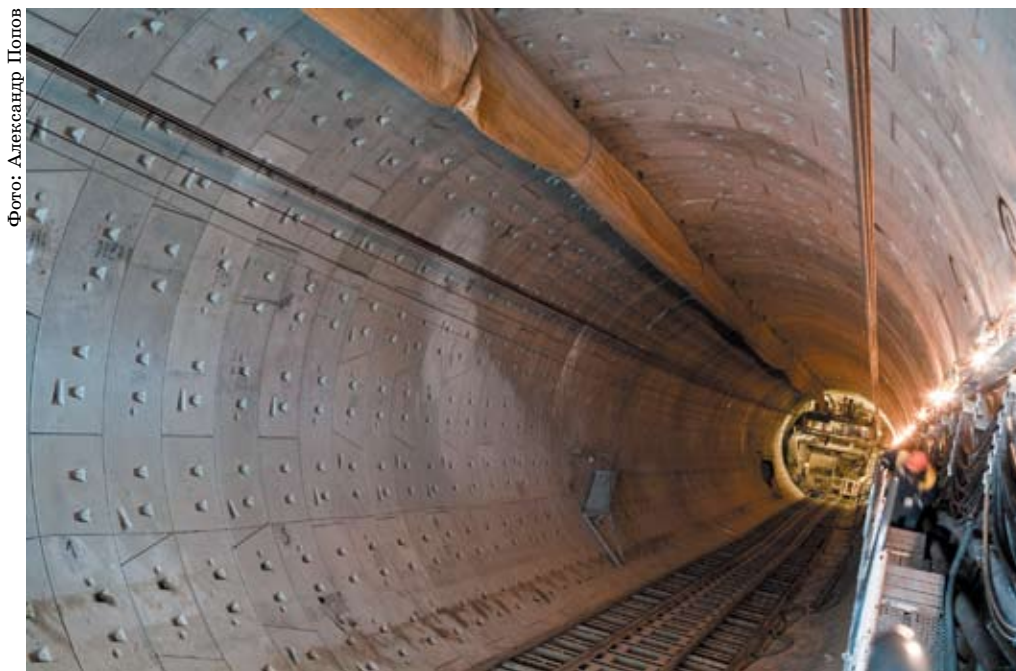


Фото: Александр Попов

Наклонный ход. Будущий эскалаторный тоннель

этого обозначенного срока занимают различного рода подготовительные работы.

Работы по демонтажу «щита» – сложные и травмоопасные: что ни говори – а происходит всё под землёй, где не так-то просто ворочать многотонную машину. Однако с момента обустройства стартового котлована, затем

от начала проходки и до её окончания случаев травматизма не было. Работы идут полным ходом. Есть надежда, что к концу 2010 года – как и предусмотрено графиком работ пускового объекта – мы уже не услышим слов диктора метрополитена: «Станцию «Обводный канал» поезд проследует без остановки».

«Международная»: всё идёт по плану!



Фото: Александр Попов

Комплекс проходческий с шандорной крепью (КПСШ-6) в группе камер съездов

Строящаяся сейчас станция «Международная» станет временной конечной станцией первой очереди Фрунзенского радиуса. Планируется, что её введут в эксплуатацию в 2012 году – по крайней мере, именно такие сроки запланированы в утверждённой программе строительства метрополитена до 2020 года. Эту станцию многие жители южной части нашего города называют долгожданной. И действительно: если посмотреть на схему метрополитена, можно увидеть, что та часть города, которая находится между второй и третьей линиями метрополитена, остаётся фактически не охваченной спасительными и так нужными Петербургу станциями метро.

«Международная» – колонная станция глубокого заложения (глубина примерно 63 метра). Её внутреннее оформление будет посвящено русскому авангарду.

Наземный вестибюль станции бу-

дет находиться на пересечении улиц Белы Куна и Бухарестской. Как и недавно открывшийся вестибюль «Звенигородской», вестибюль «Международной» планируется сделать частью многофункционального комплекса, а также оборудовать подземным пешеходным переходом.

О том, как продвигаются работы на строительстве станции, рассказали районные инженеры ОАО «Метрострой» Дмитрий Геннадьевич Гмызин и Александр Иванович Казначеев.

Дмитрий Гмызин:

– На данный момент пройден левый станционный тоннель (ЛСТ), полностью смонтирован колонно-прогонный комплекс. Сейчас на этом участке работ вяжется арматура (так называемый монолитный участок-6), в дальнейшем будет происходить бетонирование. Проходка правого станционного тоннеля (ПСТ) пока приостановлена, но в ближайшее время будет продолжена. Остановка проходки –

мера запланированная: нужно смонтировать колонноустановщик. Для этого сначала нужно забетонировать жёсткое основание, а прежде всего – всё почистить. Проходку ПСТ планируется возобновить в феврале, возможно, что в феврале всё и закончим. Работ по центральному залу пока никаких не велось – сначала ЗАО «Управление-15 Метрострой» (генеральный директор Владимир Владимирович Чумов) должно соорудить натяжную камеру через наклонный ход, и только потом ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» (генеральный директор Алексей Владимирович Гуслинский) будет заниматься центральным залом. Полностью построена СТП (совмещённая тягово-понижительная подстанция), сейчас идут сооружаются внутренние конструкции, также идёт подготовка к переборке левого перегонного тоннеля (ЛПТ) станции (88 колец).

Александр Казначеев:

– Наклонный ход станции «Международная» полностью пройден, сейчас делается эстакада под УБК (укладчик блоков верхнего свода станции колонного типа) для монтажа верхнего свода натяжной камеры (часть конструкции станции метрополитена глубокого заложения – зал, соединяющий центральный зал станции или промежуточный вестибюль (аванзал) с наклонным ходом – прим. редакции). Примерно в середине февраля начнётся сооружение натяжной камеры. Все работы по наклонному ходу ведёт ЗАО «Управление-15 Метрострой». Камеру съездов и средний тупиковый тоннель делает ЗАО «Тоннельный отряд-3», на притоннельных выработках занято ЗАО «Метроподземстрой».

Краткий комментарий о работах, производимых ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» на шахте 622, дал нам начальник участка №3 этого СМУ **Юрий Кириллович Сиротенко:**

– Сейчас мы проходим ЛСТ. В настоящее время работы в правом станционном тоннеле приостановлены,

чистим и бетонируем банкетку, по которой пойдёт колонноустановщик. С 1 февраля начали проходку последних 16 колец в ПСТ. Сейчас Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой» разбирают тоннельный тубингоукладчик, после будут производить переборку обжатой обделки на усиленную – это связано с наличием СТП. Ранее по плану этого не было, и СТП по старому проекту должна была находиться в другом месте (станция «стояла» 15 лет). По центральному залу пока никакие работы не ведутся, проходка начнётся через натяжную камеру, которая ещё не смонтирована.

Также работы на шахте 622 «Международная» ведут бригады ЗАО «Тоннельный отряд-3». Вот что рассказал горный мастер **Андрей Владимирович Бородин:**

– Сейчас строим группу камер съездов рядом со станцией «Международная». На данном этапе проводятся опалубочные работы и армирование монолитной камеры на объекте ГКС-3 (группа камер съездов-3). Также на объекте ГКС-4 идёт переборка обделки с диаметром 5,64 на диаметр 7,9 м. В ГКС-5 будет проходить тупиковый тоннель (длиной 500 м) с помощью КПШ (крепь шандорная передвижная). Идёт армирование сводовой части монолитной камеры, далее будет устанавливаться опалубка и укладываться бетон – это второй этап проходки сводовой части монолитной камеры. Дальнейшие планы – разработка бетона в средней части, а потом – армирование, опалубочные работы и укладка бетона.

Что тут можно ещё добавить – работы идут полным ходом. Метростроители своё дело знают! Всё теперь зависит от финансирования: если оно будет достаточным и постоянным, работы, согласно плану сдачи пусковых объектов, будут закончены в срок – к 2012 году.

Записала
Ирина СИДОРИНА

НАСТОЯЩИЙ ПОЛКОВНИК

Владимир Николаевич ШАШКИН, инженер по ГО и ЧС Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой», полковник в отставке.

В 1959 году я окончил среднюю школу и поступил в Винницкое военно-техническое училище. Училище закончил в 1962 году. По распределению попал на наш первый космодром, Капустин Яр, где прослужил до 1966 года. Оттуда отправили в Казахстан, под Аральск, командиром взвода. После третьего рапорта: «Прошу перевести в любую точку Советского Союза, но только по специальности» снова перевели в Капустин Яр на должность начальника службы горюче-смазочных материалов отдельного автомобильного батальона.

В 1966 году поступил в Петербурге в Академию тыла и транспорта, проучился 5 лет и в 1971 году закончил инженером по переработке нефти и газа. Самое интересное, что после академии снова попал в Капустин Яр. Был сначала начальником лаборатории, потом зам. начальника отдела заправки и снаряжения ракет.

В 1974 году должность сократили, предложили Ленинград, должность старшего офицера армии ПВО.

В 1986-м Владимиру Николаевичу предложили заграничную командировку в одно из небольших государств Африки. Прошёл комиссию в страну с жарким климатом и уехал... в Афганистан, в группу управления боевых действий.

Всего в Афганистане пробыл с сентября 86 года по январь 89 года. Никого не убивал, никого не расстреливал. Орден Красной Звезды получил за мужество, потому что многие трусили ехать на полигон, а он – нет. Видел и кровь и смерти, испытал стрессы. Полковника получил в Афганистане, в октябре 88 года. Вернулся в 89 году, практически полгода отсыпался. Генералом не стал: получить это звание очень непросто – нужен большой «подъёмный кран»...

Отоспался после Афганистана, понял, что ещё силы есть, да и работать нужно, обеспечивать семью. В 1992 году в случайном разговоре с товарищем зашёл разговор о Метрострое: в



СМУ-15 есть место по гражданской обороне. Я пришёл, побеседовал, написал заявление... Так и стал метростроевцем. Сначала в СМУ-15, потом в Управлении механизации. Надо отдать должное директору УМа Валерию Дмитриевичу Кузнецову: он все вопросы по обеспечению гражданской обороны подхватывает серьёзно.

Вот уже 18 лет В. Н. Шашкин занимается в Метрострое вопросами ГО. А вместе с армией – так все 50 лет стоит «на страже». А если ещё и четыре с лишним льготных года добавить – выходит, все 55 лет в строю.

– Полковничья пенсия, – говорит Владимир Николаевич, – не такая большая, но жить на неё можно. Только мне очень нравится сама система Метростроя, немного напоминает мне вооружённые силы. Здесь есть порядок, люди не «лежат» на своих должностях, а делают всё по-честному, есть определённый ритм работы, есть ответственность, стабильность, вера в завтрашний день. Так что поработаю, пока есть ещё порох в пороховницах.

МЛАДШИЙ СЕРЖАНТ ВАСИЛЬЕВ: «АРМИЯ ПРИВЕЛА МЕНЯ В МЕТРОСТРОЙ»

Сразу после школы я поступил в медицинское училище. Закончил его почти с отличием, но медиком не стал, и не стану уже. Потому что в марте 94-го призвался в армию, в железнодорожные войска. Непосредственно в казармах мы были только зимой, когда обучались теории, а время с весны по осень называлось «трасса». «Трассы» – железнодорожные ветки – мы строили в Подмоскovie, под Череповцом, на секретных объектах, о назначении которых даже не догадывались.

Я числился в железнодорожных войсках. Но меня снабжали ещё сумкой со всем необходимым материалом первой медицинской помощи – всё-таки фельдшер по образованию.

Как медроботник я не проходил ни по одному приказу, считался «палочкой-выручалочкой». Звания были у нас привычные – сержант, солдат, а должности – монтер пути, плотник и т.д. Я тоже со всеми был. Пытались меня всячески оградить от железнодорожных работ, они всё-таки травмоопасные...

Практически вся работа выполнялась вручную. Рельсы привозили, и тут же сверлили бензиновым агрегатом для стыковки. Специально обученные люди, делали решётку. Они выставляли и поднимали шпалу, ставили подкладки под рельсы и забивали костыли. Под дембель считалось, что если с четвёртого раза костыль молотком забиваешь и при этом не размочаливаешь деревянную рукоять – ты уже профессионал в этом деле... Я таких высот не достиг, но к концу службы удавалось вогнать костыль в шпалу с шестого удара.

...Потом железнодорожный кран складывает готовые решётки на платформу и заготовка идёт дальше. Этим всем занимается один взвод. Второй взвод работает непосредственно на путях, причём, на действующих. Так бывает и при строительстве метро – даётся «окно», когда движение поездов



приостанавливается. Реконструкция пути заключалась в замене старого полотна из рельс Р-50 на рельсы Р-65. Демонтаж, планировка, укладка – всё на «пупке».

Я мог бы отслужить эти полтора года с медицинской сумкой, но не «косил», работал как все на «трассах». И не жалею: в армии прошёл «школу», которая перевела меня в метростроители.

С 2004 года работаю проходчиком в ЗАО «СМУ-15 Метрострой», в том числе имею специальность машиниста подземного электроваза. Параллельно учусь в Петербургском государственном университете путей сообщения. Почему выбрал Метрострой? Так сложилось. Интересовало, наверное... Работа-то самая что ни на есть мужская. На моём «лицевом счёту» – станции «Комендантский проспект», «Обводный канал». Был на проходческом щите, когда шли от «Обводного» в сторону «Звенигородской» и «Волковской». Сейчас работаем на «Бухарестской». Каждая введённая в строй новая станция метро – это победа Метростроя, а значит – и моя.

КАНДАГАР: НЕ ЗАБЫВАЕТСЯ ТАКОЕ НИКОГДА

Сергей З-в (фамилию Сергей просят не называть) родился в 1960-м году. В 1979-м был призван в ряды Вооружённых Сил. Добровольцем поехал воевать в Афганистан. Был тяжело ранен. За спасение товарища награждён медалью «За отвагу», которая ещё со времён Великой Отечественной войны у солдат ценилась одной из самых почётных наград.

Сейчас-то я хорошо понимаю, что этот самый «интернациональный долг» – самый что ни на есть блеф. Но это я потом понял, а тогда... Не поверите: ну вот просто рвался туда. Может быть, ещё и потому, что хотелось испытать себя «на вшивость». Добился, взяли. Через неделю я оказался в Кандагаре.

В Афганистане я прослужил один год. Всякое там бывало, но, в отличие от многих, я не привёз оттуда злобы. Хотя мог бы, ведь на моих глазах, а порой и прямо на руках гибли друзья, земляки. И порой гибли не так, как вроде бы положено, если уж суждено погибнуть солдату, – от пули или от мины, а от пыток, мучений, садизма душманов.

Но сначала у меня, оператора БМП (боевой машины пехоты – прим. редакции), рядового бойца разведроты, была в Афгане обычная работа: надо было выявлять пути проникновения в Афганистан со стороны Ирана контрабандистов и или вылавливать их, если они пробирались через границу пешком, или уничтожить. Ещё одной из задач разведроты была постановка мин на автодорогах. И месяца два служба шла нормально.

Вообще Афганистан – красивая земля. А Кандагар – центр выращивания фруктов. Там гранаты растут – с го-

лову! И другие фрукты тоже дай бог. Поначало даже жалко было. Представляете: снаряд или бомба – в фруктовый сад? От гранатов сок, как кровь. Потом ничего, привык. Может быть, ещё и потому, что довелось увидеть не «гранатовую», а настоящую кровь.

Никогда не считал себя жестоким, и тем более никогда не думал, что я способен кого-то убить своими руками. Но потом, когда это случилось, мне объяснили: нормальное дело – не ты его, так он тебя убил бы. На войне как на войне.

А получилось у меня всё, можно сказать, машинально. Мы заминировали дорогу недалеко от Кандагара: знали точно, что по ней контрабандисты поставляют разные товары – видеотехнику, тряпки, наркотики из Ирана в Афганистан. Залегли, ждём. И дождались: едут два джипа. И оба подорвались на наших минах, один за другим. Всех пассажиров взрывной волной выкинуло из машин, и мы после взрывов пошли посмотреть, что они везли и, может быть, кого-нибудь увидеть ещё живым. Я подошёл к перевернутому джипу, смотрю – ящики с медикаментами. А потом каким-то боковым зрением вижу: из бурьяна, метрах в десяти от меня, поднимается человек, в правой руке – пистолет. И я чисто автоматически вскинул свой АКМ и нажал на спуск. И коротко провёл стволом сверху вниз. Потом подошёл: совсем пацан, лет 18. И удивился сам себе: никакой жалости не испытал, только запоздалый страх – он ведь мог запросто меня пристрелить, и хорошо, что я успел первым...

Этого мальчишку буду помнить всю жизнь. Впрочем, как и саму эту глупую,

ненужную – это я сейчас понимаю, тогда, честно, не понимал – войну.

...Надо же было так случиться, что в тот день, когда я получил тяжёлое ранение, у меня был день рождения. Говорят, счастливые те люди, которые рождаются и умирают в тот же день, но какое уж тут счастье, когда тебе в день рождения влетает осколок в спину? Так сказать, подарок к именинам...

...Наша «бэмпушка» в тот день выехала на задание по тревоге: надо было усмирить банду душманов. Помощи попросила афганская милиция. Душманы тоже не дураки и такую помощь предвидели: поставили на пути к кишлаку миномёт. И вторым выстрелом из него попали в БМП, в которой был и я. Машина загорелась, мы все успели выскочить из неё, и первое, что я увидел, тоже вылетев пулей, казалось, совсем невредимый, из броневика, то, что по дороге катается друг, механик водитель, горящий как факел. Кинулся к нему сбить огонь, спасти, но дороге между нами прошла автоматная очередь душмана. Я упал на землю, подполз к Косте, схватил за руку – тяжёлый. чёрт – и сдёрнул в арык, который к счастью, был прорыт вдоль дороги, и на дне его текла вода... В общем, получается, спас друга, за что потом и получил медаль.

Когда в том бою мы душманов отогнали и подъехала другая наша «бэмпушка» и моего обгоревшего товарища погрузили в машину, вдруг почувствовал – немеет спина, слабею. Потом в кандагарском госпитале врачи вытащили у меня из-под лопатки здоровенный осколок мины. Я до сих пор храню

его дома как память об Афгане и цену, берегу не меньше боевой медали.

Случился этот бой за месяц до моего дембеля, так что медаль «За отвагу» была вручена уже дома, в военкомате. Но, хотя награда мне и дорога, говорить о ней не люблю. Потому что стыжусь, что был участником той войны, затеянной политиками, а заложниками и «пушечным мясом» стали и афганский народ, и мы, русские солдаты.

После войны я стал проходчиком, метростроевцем. Всё у меня по жизни вроде нормально сложилось: жена, дети, квартира, машина. Но вот память об Афганистане нет-нет да и даёт о себе знать: никак не забываются друзья, ушедшие из жизни двадцатилетними, никак не дают покоя мысли, что им бы ещё жить и жить, а они погибли, отдавая никому до сих пор не понятный «интернациональный долг».

... И часто снится Кандагар.

Записал Валерий ХЛОПОТОВ



ЮМОР В МУНДИРЕ

Язык для того и дан военнослужащему, чтобы отвечать: «Есть!», но не в смысле «жрать», а в смысле: «Слушаюсь!»

Солдатская баня – это не русская баня с веником и пивом, а баня с тазиком и без горячей воды.

Что плохого в службе в армии? Ничего, если она не твоя.

Я китель снял, значит, будет не холодно.

Я командир первого батальона, которым команду я!

Этот офицер обладает талантами, но умело это скрывает.

Я буду очень серьезно смотреть, что вы и откуда вынимаете. Я тоже умею так делать.

Я в вас не целился. Это пуля резко изменила траекторию.

Штык – это вам не вилка в задницу.

Эти откормленные лица писарей через час должны лосниться в противогазах!

Это касается всех: от меня до самого курсанта.

Это личное мнение командования училища.



Это матерям вы – радость, а нам вы – горе.

Что это у нас за солдаты подобались во взводе – Столбов, Пеньков, Дубинин, Дубоненко, Веткин – прямо лес какой-то или роща.

Чтобы я ни одного личного состава в казарме не видел!

Что вы дергаетесь в строю, как ампутированная конечность?!

Что вы стоите, показывая мне место, где спина теряет свое название!

Что вы меня все время записываете и повторяете? Вы лучше устав учите и повторяйте... А то я, бывает, такое иногда скажу!..

Что вы там изучаете между ног?

Что общего между снегом и травой? И по снегу, и по траве танк едет с одинаковой скоростью.

Что писать на обложке политической тетради? Придумайте какую-нибудь цитату Ленина и напишите!

Хорош тот чекист, у которого холодная не только голова, но и все тело.

Устав – это ваша конституция.

Устав вы должны знать, как «Отче наш». А «Отче наш» вы знать не должны.

Учи командиров и старшин выдерживать последовательность ремонта: 1. Аккуратно покрась; 2. Зашпаклюй; 3. Выдерни лишние гвозди.

Форма спортивная – трусы и тапочки. У кого нет – сапоги и майка.

Один воин у меня автомат двадцать раз подряд собирал, и что? Через два дня женился.

У нормальных солдат штаны на коленях лопаются, а у Джанибекова они предпочитают лопаться на заднице. Ишь какую отрастил!

Третий взвод! Господа! Сдавайте белье!

Тут у нас тихо – ни трамваев, ни метро. Разве что аэропорт рядом, да самолеты летают.

Автомат работает так: раз, два, три – и вас нет.

Вот вы поедете в лагеря, а ваши матери будут у меня на груди рыдать.

Все волосы ниже верхней губы сбрить!

Да, я принципиальный, но не дебил.

Если человек поет, он либо пьян, либо придурок.

Дебилизмы

– Товарищ полковник, что будет если луна на землю упадет? – Не знаю, но вмятина будет большая.

Американцы говорят, что русские военные – дураки. Не верьте им, они такие же.

Танковая дивизия, бесшумно лязгая гусеницами, выбралась на опушку деревьев.

В солдатской столовой: – Товарищ прапорщик, мне же мясо положено! – Положено – ешь! – Так оно ж ведь не положено! – Не положено – не ешь. Вот вы говорите: радиация, радиация!



Некоторые моряки, например, годами не выходят из атомных подводных лодок, а между тем их жены рожают нормальных здоровых детей.

– Рядовой Половой! – Я! – Вымыть пол! – Есть! Чем? – Тряпкой! – Какой? – Половой! – Я!

Иванов! – Я! – 3 наряда вне очереди! Петров! – Я! – 3 наряда вне очереди! Сидоров! – Я! 3 наряда вне очереди! – А я не хочу! – Вычеркните – Сидоров не хочет!

Дедушка, а ты на войне был? – Ну... – Что «ну»? – Ну не был...

Лето. Деревня. Сидят бабушки возле домиков. Мимо пехота куда-то направляется. Одна бабушка посмотрела на командира и говорит: – Военный карту достал... Сейчас дорогу спрашивать будет

Посылает командир части замполита узнать, о чем там офицеры в палатке разговаривают. Тот пошел, послушал, возвращается и докладывает: «Да все про водку, да про баб». Через час опять посылает командир замполита. Тот приходит и докладывает: «Да все про баб, да про водку». Еще через час командир посылает замполита туда же. Замполит вбегает и докладывает: «Да вот про технику, да про солдат». «Да! – думает командир, – Значит, уже нажрались, сволочи!»

Выдержки из нового устава строевой службы: “При следовании в строю выдерживать дистанцию с впереди идущим ровно 80 см. 81 см следует рассматривать как дезертирство, 79 см – склонность к гомосексуализму”

Дневник американского летчика: Понедельник: пил с русскими летчиками. Вторник: чуть не умер. Среда: опять пил с русскими. Четверг: лучше бы я во вторник умер.

Офицерское троеборье: 1. Подъем стакана переворотом. 2. Выход силой из-за стола. 3. Ориентирование на местности.

Юбиляры февраля

85-летие отмечают:

ВАСИЛЬЕВА

Клавдия Ивановна,
бывшая рабочая производственных бань ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

КАЛИНИНА

Эмилия Львовна,
служившая главным бухгалтером вычислительного центра ОАО «Метрострой»

ЧЕФРАНОВ

Владилен Ильич,
бывший инженер ОЭМУ Управления ОАО «Метрострой»

80-летие отмечают:

ЕРМИШИЧЕВ

Виктор Алексеевич,
работавший электромонтажником в ЗАО «СМУ-9 Метрострой»

ТКАЧЁВ

Фёдор Николаевич,
работавший крепильщиком в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

70-летие отмечают:

БУТЫЛИН

Евгений Михайлович,
трудившийся бригадиром проходчиков в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой»

КУЦЫРЬ

Анатолий Иванович,
трудившийся в ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

ОРЛОВА

Светлана Николаевна,
бывшая рабочая душевого комбината ЗАО «Управление-15 Метрострой»

65-летие отмечает

ЗЕЛЕНИН

Владимир Иванович,
трудившийся проходчиком в ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

60-летие отмечает

МАЛЬЦЕВА

Лариса Илларионовна,
работавшая машинистом подъёмных установок в ЗАО «Управление-15 Метрострой»

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в 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: Валерий ХЛОПОТОВ

Фото: Виктор ЧУМАКОВ

Вёрстка и дизайн: Максим ХЛОПОТОВ

Изготовление фотоформ и печать тиража: ЗАО «Белл»

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

198013, Санкт-Петербург,
Загородный пр., д. 52а.
ТЕЛЕФОН: 635-77-67
Отзывы направлять по адресу редакции

Тираж 1700 экземпляров.