

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ДЕРЖАТЬ УДАР
ВОДЫ И ВЕТРА

СТР. 4-6

МАСТЕР СУХОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА-2013

СТР. 6

ПАЛЕ-РОЯЛЬ
В КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ

СТР. 7

НА СПАССКОМ ОСТРОВЕ КРАСНЫЙ ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ



7 ноября 2013 года, в День Октябрьской революции, на площади «для продажи сена и дров» открылся новый наземный вестибюль станции метро «Спасская». Как и обещали метростроевцы, на год раньше установленного срока.

Теперь петербуржцы и гости города могут попадать на узловую станцию сразу, без утомительного перехода через вестибюли «Сенной» или «Садовой».



НАПОМНИМ:

«Сенная площадь» (бывшая «Площадь Мира») открылась 1 июля 1963 года. Станцию «Садовая» пустили 30 декабря 1991 года. В 2009 году появилась новая линия и новый подземный вестибюль станции «Спасская», но эта линия четыре года проработала без выхода на поверхность. Чтобы попасть к поезду, например, со стороны Московского проспекта, требовалось преодолеть пять лестниц и два эскалатора, не считая длинных переходов. Ситуация осложнилась спустя полгода после открытия «Спасской», когда сломались пересадочные эскалаторы. Почти год пассажиры пользовались обходными путями: они могли попасть с желтой ветки на синюю только через фиолетовую. И, наоборот, с 5-й линии на 4-ю – только через вторую.



Метростроение

Продолжение. Начало читайте на стр. 1



Кстати, это первый тройной узел станций питерского метрополитена, и все станции начинаются здесь на одну букву – «с».

Может быть, для нас, простых смертных, и неплохо вышло, что возведение торговой «коробки» над вестибюлем «Спасской» до сих пор не развернулось? Если бы строительство вестибюля споткнулось о «планов громадьё» очередного «комплексного благоустройства Сенной площади», граждане и по сей день с линии на линию вышагивали бы пешком.

Под звуки «Гимна великому городу» праздничную церемонию пуска открыл генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров. С приветствием и поздравлениями к метростроителям обратились прибывшие на торжество губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко и председатель Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров. Вестибюль и наклонный ход станции осмотрели почетные гости: члены городского правительства, руководители проектных, строительных и подрядных организаций Метростроя и Ленметрогипротранса и, конечно же, будущие хозяева станции – представители ГУП «Петербургский метрополитен».

В своем выступлении Георгий Полтавченко подчеркнул, что открытие долгожданного вестибюля – подарок всем жителям и гостям северной столицы. Трудом лучших коллективов Метростроя – ЗАО «СМУ №13 Метрострой», ЗАО СМУ-9 «Метрострой» и многих других – создан полноценный пересадочный узел, соединивший сразу три линии метро. В рекордные сроки (всего за два месяца!) пройден наклонный ход, в условиях

жесткого цейтнота специалисты Метростроя – инженеры, проходчики, монтажники, отделочники – самоотверженно трудились на всех участках строительства «Спасской». «Я считаю, это серьезная трудовая победа и большая удача», – объявил губернатор. – «Сенная площадь всегда была одним из самых посещаемых мест Петербурга. Здесь проходит историческая московская дорога, пересекаются главные магистрали города, а в наше время через пересадочный узел «Садовая»–«Сенная»–«Спасская» ежедневно проходят более 200 тысяч пассажиров», – напомнил глава города. – «Петербургское метро уникально: оно самое глубокое в мире и самое северное в нашей стране. Любая станция петербургской подземки имеет собственное инженерное и художественное решение. Мы и в дальнейшем будем стремиться к тому, чтобы каждая новая станция имела неповторимое лицо. В целом, развивать метрополитен – наша главная задача, ведь ни сегодня, ни

НА СПАССКОМ ОСТРОВЕ

в обозримом будущем альтернативы ему нет. Правительство Петербурга приняло большую, серьезную программу развития метрополитена до 2020 года. В течение пяти лет будем продолжать строительство Невско-Василеостровской, Фрунзенско-Приморской линий, в ближайшее время завершится проектирование Красносельско-Калининской линии, которую очень ждут жители нашего города. Одним словом, Метрострою предстоит большая работа. Я хочу искренне поблагодарить всех, кто участвовал в строительстве этого вестибюля – метростроителей, проектировщиков, художников, создателей прекрасных панно, всех, кто вложил в эту станцию частичку своей души».

Спикер Законодательного собрания Санкт-Петербурга Вячеслав Макаров также поздравил метростроителей и жителей Санкт-Петербурга с замечательным событием: «Дорогие друзья, дорогие метростроители! От имени Законодательного собрания Санкт-Петербурга позвольте присоединиться к словам нашего губер-



натора. Метро – это действительно корневая система транспорта нашего города. Если не будет развиваться метро, начнут обостряться транспортные проблемы. Сейчас в этой важнейшей сфере у нас очень большие планы, а это значит, что у метростроителей будет работа, вы сохраните высококвалифицированных специалистов, а транспортные проблемы города будут решаться. Спасибо за ваш труд!»

С приветственным словом генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Александров обратился к начальнику ГУП «Петербургский метрополитен» Владимиру Гарюгину: «На протяжении 25 лет я регулярно сдаю метрополитену готовые станции. В такие моменты «отрываешь от сердца» что-то родное и близкое... Но когда понимаешь, что новую станцию отдаешь в надежные руки, крепнет вера в славное будущее нашего дела. Губернатор поставил перед Метростроем весьма серьезную задачу, но я уверен в том, что наши коллективы не обманут ожидания петербуржцев и не подведут руководство города, как не подводили никогда». Вадим Николаевич торжественно вручил руководителю петербургского метро ключ от станции – символ благополучия и успеха.

Владимир Гарюгин рассказал почетным гостям, что как раз накануне открытия нового вестибюля питерский метрополитен отметил знаменательную дату: «6 ноября 1955 года в Ленинграде был пущен



Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков

РОССИЙСКИЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ IТА NORDIC

28-29 октября в Копенгагене состоялась встреча представителей Северных стран, членов Международной Тоннельной Ассоциации (ITA Nordic Forum). Традиционно в мероприятии приняли участие подземники Дании, Норвегии, Исландии, Швеции, Финляндии, Канады. В 2013 году в состав этой международной организации вошла Россия. По приглашению ведущего специалиста Комитета ИТА Илкки Вахаахон нашу страну в Nordic Forum представлял генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов.

Открыл работу симпозиума президент ИТА Сорен Эсксен (Дания). Он отметил тенденцию к росту числа скандинавских специалистов в Правлении ИТА, обозначающуюся по итогам выборов в рамках Всемирного Тоннельного Конгресса в Женеве в 2013 году. Этот факт наглядно

свидетельствует о высоком авторитете специалистов стран Северной Европы в мировом профессиональном сообществе.

В рамках симпозиума были представлены доклады, анализировались новые технологии проектирования и строительства объектов подземной инфраструктуры.



Обсуждались актуальные вопросы законодательства, градостроительного планирования, охраны окру-

жающей среды и повышения комфортности проживания горожан.

«Учитывая, что мероприятия в рамках Nordic Forum проходят дважды в год, мы можем не только оперативно обмениваться информацией, но и совместно решать профессиональные задачи», – отметил Сергей Алпатов.

В своем выступлении Сергей Алпатов предложил обновить результаты сравнительного анализа законодательства различных стран, регулирующих вопросы подземного строительства. Предложение было единодушно поддержано участниками Nordic Forum. «Мы надеемся, что примеры успешных градостроительных решений в странах Запа-

позволят ускорить корректировку российского законодательства в области подземного строительства», – прокомментировал свое предложение Сергей Алпатов.

На Nordic Forum состоялись презентации масштабных проектов. Следует отметить, что процесс освоения подземного пространства у наших северных соседей ведется очень активно, несмотря на сложность инженерно-геологических условий. К примеру, в Исландии он сопряжен с рисками, связанными с сейсмической активностью в зонах активной вулканической деятельности.

Внимание привлек доклад о сооружении уникального тоннеля Фемарн-Бельт, обеспечивающего

КРАСНЫЙ ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

пробный подземный поезд, и ленинградцы отправились в путь от станции к станции по самой первой ветке метро. Если в 1955 году мы перевезли 66 миллионов пассажиров, то сейчас это наша месячная норма. Метрополитен растет, развивается, он как воздух нужен городу. И сегодня мы «развязали», пожалуй, самый важный его узел. В будущем он сыграет ключевую роль в развитии всей схемы петербургского метро».

Об оформлении станции написали уже все средства информации, тем не менее, хочется еще раз отметить великодушное воплощение художественной идеи «народного лубка» в комплексе из пяти ярких мозаичных панно, украсивших торец кассового зала. О картинах из жизни Сенной площади XIX века рассказал известный художник, автор идеи панно Александр Быстров: «Торговые ряды на Сенной были и в XVIII, и в XIX, и в XX веке. Существуют они и сейчас: никуда торговая площадь не исчезла, и надеемся, не исчезнет. Изображенные на панно персонажи неотъемлемая суть знаменитого исторического места, площади для простонародья. По ней проходили литературные герои великих русских писателей. Вот Настасья Филипповна, вот Рогожин, вот растолстевшая Сонечка Мармеладова... Вернулся в Петербург и Родион Раскольников. История, которую наметил Достоевский, продолжается. Вот сам Пушкин, Гоголь, Некрасов, Лев Николаевич Толстой, вот русские купцы, приказчики, домохозяйки. Вся русская живопись XIX века насыщена яркими жанровыми мизансценами из жизни простого народа, это и есть наша культура. Мы же попытались выразить ее в мозаике... С другой стороны, наша работа – дань великому русскому художнику Василию Ивановичу Сурикову. Продолжатели русской живописной традиции, мы идем в будущее вместе с нашими предками и не можем поменять свою историю. Уважение к нашему прошлому мы и попытались выразить в этой мозаике».



Через некоторое время новый вестибюль заработает в полную силу, а выход со станции «Сенная площадь» откроется на капитальный ремонт. В дальнейшем вестибюли «Сенной» и «Спасской», возможно, будут объединены. В свое время будет восстановлен и храм «Спас-на-Сенной», а одноэтажный вестибюль «Спасской» встроит в «ПИК-2». Основным претендентом на реализацию этого строительства и инициатором проекта реконструкции Сенной площади – компания «Петромир», построившая «ПИК-1». Руководит компанией предприниматель и меценат, председатель Российского еврейского конгресса Михаил Мирилашвили. Так что с площадью «для продажи сена и дров», думается, все будет в порядке.

ПРО СЕННУЮ ПЛОЩАДЬ



Строительство Сенной площади, одной из старейших в Петербурге, было начато при императрице Анне Иоанновне в 1737 году.

В молодом Петербурге было множество так называемых «сенных площадок», где хранилось сено и которые служили своего рода оптово-торговыми складами. К ним предъявлялись особые требования: располагаться как можно дальше от жилья «от пожарных случаев». Но не всем им предназначено было стать Сенной площадью. Избранный для организации площадки поросший мелколесем гигантский болотистый пустырь, расположенный между двух водных протоков, полностью отвечал предъявленным условиям.

За год до этого сгорел Морской рынок, находившийся неподалеку от нынешней Дворцовой площади. Опасаясь повторения пожаров, городские власти решили рынок убрать подальше от центра города. К югу от Большой Перспективной дороги, которая сегодня называется Невским проспектом, как раз находился свободный лесистый участок, который прекрасно подходил для строительства новой рыночной площади.

В первые годы на Сенной площади торговали преимущественно сеном, соломой и дровами, с чем связано ее современное название. Интересно отметить, что сено взвешивали прямо с телегой на огромных весах.

От Сенного рынка к Невскому проспекту была проложена улица, получившая название Сенная, а в последствии переименованная в Садовую. В XIII веке это была главная торговая и купеческая улица города. Позднее от Сенной площади строго на юг была проложена дорога, ведущая в направлении Москвы, Киева и загородной царской резиденции – Царского Села. Большинство гостей въезжали в Петербург именно по ней. Таким образом, Сенная площадь, расположенная на въезде в центр города, служила и своеобразными «сенями» Петербурга.

Многие крестьяне, ехавшие по московской дороге в Петербург торговать, останавливались на Сенной площади, чтобы продать сено, солому, мясо, рыбу, кур, овощи и масло. Так в начале XIX века здесь стали торговать продуктами. Весной и в начале лета на Сенном рынке можно было также купить деревья и цветы. В это время правая сторона площади превращалась в импровизированный сад, который, как правило, исчезал к Троицыну дню.

В 1740-х годах было начато строительство деревянной церкви Сретения Господня, которая вскоре, правда, была разобрана. На ее месте в 1753-1765 годах вырос каменный храм Успения Пресвятой Богородицы, построенный на средства известного купца-миллионщика Саввы Яковлева, которому принадлежала южная половина Сенной площади и весь квартал от Садовой до Фонтанки между Гороховой улицей и Обуховским проспектом.



Барочный храм Успения Пресвятой Богородицы был настолько красив и совершенен, что искусствоведы долгое время считали, что возводил его архитектор Бартоломео Растрелли. Однако сегодня точно установлено, что строил церковь замечательный русский зодчий Андрей Васильевич Квасов.

Во второй половине XIX века Сенная площадь превратилась в одну из самых многолюдных площадей Петербурга, и поэтому благоустройство площади и находящегося на ней рынка стало чрезвычайно актуальной задачей. Для этого в 1883-1886 годах по проекту архитектора И. Китнера было построено четыре здания продовольственного Сенного рынка. Но, несмотря на все попытки городских властей благоустроить и облагородить Сенную площадь, грязная и многолюдная, она оставалась самым злочинным местом Петербурга. Здесь было сосредоточено множество питейных заведений, публичных домов, ночлежек и притонов.

В начале 1930-х были начаты работы по реконструкции Сенной площади. Старинные постройки продовольственного рынка были разрушены, а сам рынок, который в духе времени стали называть Октябрьским колхозным рынком, перенесли на новое место, к началу Московского проспекта. В начале 60-х годов было принято решение о взрыве храма Спаса-на-Сенной, который, по мнению тогдашних градоначальников, не представлял никакой архитектурной и культурной ценности. На месте храма в 1963 году был построен наземный вестибюль станции метро «Площадь Мира».

В 90-х годах Сенная площадь, которой в 1991 году было возвращено историческое название, представляла собой бесконечные ряды ларьков и торговых палаток. Люди с малым достатком приезжали на Сенную площадь, чтобы приобрести продовольственные товары, которые здесь были дешевле, чем в других местах. Днем Сенная всегда была полна народу с авоськами и огромными сумками с макаронами, тушенкой и крупами, а по ночам площадь превращалась в огромную мусорную помойку.

10 июня 1999 года на Сенной площади разыгралась страшная трагедия. В час пик, когда перед станцией метро было много людей, неожиданно рухнул железобетонный козырек вестибюля. Погибли 7 человек, 12 получили ранения.

В канун 300-летия Санкт-Петербурга начались масштабные работы по реконструкции Сенной площади. Наконец-то был прекращен долгострой (в самом центре площади должен был появиться наземный вестибюль станции метро «Садовая»), портивший вид этого исторического места. На площади были высажены деревья, установлены скамейки для отдыха, выполнено декоративное мощение тротуаров. Исчезли неприглядного вида ларьки, а на их месте появились новые торговые павильоны, стилизованные под Петербург XIX века. В дни празднования трехсотлетия города на Сенной площади состоялось торжественное открытие Башни Мира (скульптор Клара Хальтер, архитектор Жан-Мишель Вильмотт), подаренной городу Францией. Башня представляет собой стелу, состоящую из двух прозрачных стеклянных полусфер, на которых выгравировано слово «мир» на 50 языках. Заметим, что Хальтер и Вильмотт – авторы похожей Стены Мира, которая установлена в Париже на Марсовом поле. В это же время у площади был установлен фонтан-поилка «Нептун», авторство которого принадлежит известному архитектору Тома де Томону.

В настоящее время реализуется проект восстановления храма Успения Пресвятой Богородицы на его историческом месте.

FORUM ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ ПОДЗЕМНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

транспортное сообщение между Данией и Германией. Тоннель станет самым длинным в мире из сооруженных ниже уровня моря. В Копенгагене датские специалисты проработали проект строительства дорожной тоннели в составе сложной транспортной развязки, а также рассказали о работах на круговой линии метрополитена Копенгагена, который, кстати, имеет статус лучшего метрополитена Европы.

Специалисты Швеции проинформировали участников Nordic Forum о строительстве окружной дороги в Стокгольме, частью которой является 18-ти километровый тоннель, а также о строительстве 2 новых станций и 6-километрового

тоннеля в центре города, позволяющих значительно увеличить пропускную способность железной дороги.

Норвегия представила проект береговой транспортной линии, включающей в себя мосты и тоннели, а также разработки в области гидроизоляции и защиты конструкций от промерзания. Общая протяженность тоннелей в Норвегии растет с каждым годом, а количество подрядчиков на объектах подземной инфраструктуры за последние десять лет увеличилось вдвое.

Интерес вызвал и доклад о строительстве гидротехнических тоннелей, представленный канадскими специалистами.



С большим вниманием специалисты Nordic Forum выслушали сообщение Сергея Алпатова о планах развития метро в Санкт-Петербурге, об инновационных технологиях, применяемых на сооружении станций и первого в городе двухпутного тоннеля на 5-ой ветке метрополитена. Следует отметить, что российский опыт проектирования и строительства объектов подземной инфраструктуры вызывает большой интерес западных специалистов.

Подводя итоги осенней встречи представителей стран Nordic Forum, Сергей Алпатов подчеркнул, что опыт специалистов стран Северной Европы и Канады очень

интересен российским коллегам, которые, обладая современной производственной базой, способны решать технические проблемы любого уровня сложности. При этом проблемы градостроительного планирования и законодательной базы в области подземного строительства в нашей стране так и остаются нерешенными. Хочется надеяться, что положительный опыт северных соседей позволит изменить ситуацию к лучшему.

*Лариса Дубровская,
Объединение подземных строителей
и проектировщиков*

Трудовые будни



ДЕРЖАТЬ УДАР ВОДЫ И ВЕТРА

Наводнение, обрушившееся на Петербург в ночь с 16 на 17 ноября – далеко не первое стихийное бедствие, которое пришлось отражать участку эксплуатации судопропускного сооружения С-1 под руководством Георгия Ярыгина. С момента ввода в эксплуатацию Комплекса защитных сооружений это уже пятая попытка природы навязать свою волю сотрудникам дамбы.



– Опыт показывает, что любые, даже самые современные средства автоматизированного контроля и видеонаблюдения не могут сравниться с детальным визуальным контролем. В обстановке надвигающегося урагана именно он позволяет наиболее эффективно и надежно оценить ситуацию. Общеизвестно, что сильное наводнение может мгновенно привести к непредсказуемым последствиям, поэтому залог нашей безопасности – подготов-

ленный персонал, грамотно использующий гидромеханическое оборудование Комплекса защитных сооружений для сдерживания мощнейшего натиска воды и ветра.

При возникновении угрозы наводнения на первый план выходят такие необходимые условия, как техническая готовность Комплекса и оперативные, согласованные и безошибочные действия людей, сплоченной команды профессионалов. Даже малое опоздание с закрытием затворов может привести к срыву главной задачи – обеспечению безопасности города. В этом случае есть риск, во-первых, подтопления районов Петербурга, во-вторых, достижения эксплуатационных ограничений при использовании сооружений Комплекса по назначению. Закрытие затворов дамбы должно происходить абсолютно точно во времени – ни раньше, ни позже установленного срока. Для этого разработана мощная аналитическая система предупреждения угрозы наводнений – СПУН. В автоматическом режиме система круглосуточно собирает гидрологические и метеоданные, обрабатывает их и заранее – за сорок восемь часов до начала наводнения – предупреждает о грозящей опасности. Алгоритм эксплуатации КЗС предусматривает, в первую очередь, закрытие ботапортов судопропускного сооружения С-1, далее поднимается затвор на судопропускном сооружении С-2, и, наконец, происходит перекрытие водопропускных сооружений.

Напомним, что для защиты от нагонной волны Морской канал судопропускного сооружения С-1 КЗС перекрывается плавучими сегментными затворами-ботапортами, выводимыми на ось Морского канала с помощью приводов, после заполнения доковых камер и всплытия ботапортов. Погружение ботапортов на порог канала осуществляется принятием водяного балласта в балластные цистерны, а всплытие – путем его слива из них. В периоды между наводнениями ботапорты

НАША СПРАВКА

СПУН включает сбор и обработку информации о возможной угрозе наводнения с помощью расположенных в акватории Балтийского моря двух десятков метеопостов. Сеть метеопостов системы СПУН преимущественно размещена на островах Финского залива (острова Гюгланд, Котлин и Мощный), в Невской губе и на Неве. Еще два пункта наблюдения расположены в Балтийске и Таллине. Основной превентивной мерой СПУН является расчет оптимального времени закрытия судопропускных сооружений. Окончательная версия СПУН была разработана на основе 10-летнего голландского опыта. По словам Бена Клейса, директора Delft Hydraulics, в Голландии система полностью компьютеризирована, но так как в Санкт-Петербурге наводнения случаются чаще, необходимо было создать систему, управляемую и компьютером, и человеком.

находятся в осушенных доковых камерах на береговых устоях сооружения. Высота ботапорта достаточна, чтобы противостоять подъему уровня воды со стороны Финского залива до 5,15 м и составляет 22,05 метра. Длина по обшивке наружного борта – 126 м, масса – 3000 тонн. Время вывода ботапортов и перекрытие Морского канала при открытой акватории – не более 60 минут. При ледоставе – не более 90 минут.

– До последних событий у нас не было большого практического опыта работы с ботапортами при мощной волне, несмотря на 12 успешно проведенных испытаний ботапортов в период строительства и сдаточных испытаний, в том числе и в сложных ледовых условиях. Тем не менее, уже с первым наводнением, случившимся в воскресный день 27 ноября 2011 года, мы успешно справились. Тогда поднятые по тревоге сотрудники КЗС впервые закрывали все судо- и водопропускные сооружения дамбы в обстановке чрезвычайной ситуации. Диспетчерскими службами центрального пункта управления (ЦПУ) принимались решения о закрытии, но обеспечивал техническую готовность всех систем уже тогда именно линейный технический персонал комплекса.

Вслед за ноябрьским наводнением последовали два наводнения в период 26-28 декабря 2011 года. Для участка эксплуатации Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» этот опыт оказался бесценным: наводнения

2011 года были гораздо мощнее всех последующих, в том числе, и «Святого Иуды», и самого последнего, произошедшего в этом ноябре. Со стороны Финского залива уровень воды был тогда выше как минимум на 300 мм, и составлял до 2100 мм, а период и высота волн превосходили значения последующих наводнений.

Уже в процессе строительства дамбы было организовано моделирование поведения ботапортов при наводнениях. Большая научная работа была проведена специалистами ОАО ЦКБ МТ «Рубин» совместно с ЦНИИ им. А.Н. Крылова и ВНИИГ им. Б.Е. Веденеева. Проводились натурные исследования на макетах ботапортов для определения поведения ботапортов при различных уровнях воды в акватории судопропускного сооружения С-1, уточнения поведения ботапортов при погружении-всплытии и другие исследования. Теоретические расчеты и выводы ученых подтвердились на практике. В «боевом крещении» участок Георгия отстоял многочасовую вахту и выполнил поставленную задачу «держать удар воды и ветра» с честью, как, впрочем, и все коллективы обособленного подразделения «Управление по эксплуатации КЗС» ОАО «Метрострой».

– Кроме нашего, на дамбе задействованы еще два участка Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой», – продолжает Георгий. – Участок эксплуатации гидромеханического оборудования судопропускного сооружения С-2 и участок эксплуатации гидромеханического оборудования водопропускных сооружений В-1...В-6. Таким образом, под контролем Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» находится все гидромеханическое оборудование КЗС.

Управлением механизации были разработаны четкие регламенты действий сотрудников участков при возникновении угрозы наводнения. При оповещении об угрозе в штабе службы эксплуатации объявляется общий сбор, проводится вводный инструктаж, и персонал приступает к своим обязанностям: сотрудники осматривают и проверяют оборудование, докладывают о готовности своих участков. Весь комплекс находится в режиме ожидания. Диспетчерские службы докладывают информацию о точном времени закрытия затворов. Начинается самый ответственный этап – перекрытие защитных сооружений. Специалисты соответствующих участков контролируют работу оборудования и систем КЗС (энергоснабжения, автоматизированных систем управления, гидромеханику, дорожное полотно, СПУН и т.д.) в зоне своей эксплуатационной ответственности. Все эти подразделения находятся в непосредственном подчинении обособленного подразделения «Управление по эксплуатации КЗС» ОАО Метрострой. В период наводнения Метрострой координирует действия практически всех подрядных организаций, отвечающих за живучесть дамбы.

Почему ураган назвали «Святой Иуда»?

Британские метеорологи дали урагану, который обрушился в понедельник на Британию, а уже во вторник на Россию, имя «Св. Иуда». Причину происхождения названия объясняют так: Католическая церковь 28 октября отмечает память Святого апостола Иуды, старшего брата Иисуса Христа, а так как ураган должен был выйти из моря на материк именно 28 числа, он и получил это имя. Однако до сих пор ураганы не назывались именами святых и даже косвенно не связывались со святыми. Ураганам давали просто женские или мужские имена. Кстати, во Франции этому урагану дали название Кристиан. Но и это имя имеет религиозный подтекст, ведь в переводе Кристиан означает – христианин. В Великобритании Св. Иуда почитается как заступник всех несчастных и угнетенных, и назвать ураган его именем – жестокая шутка...

–Первое оповещение об угрозе наводнения поступило уже в воскресенье, 27 октября, хотя погода катаклизмов не предвещала, – рассказывает Георгий. – Солнечный, довольно теплый, безветренный день. По прогнозу, подъем уровня воды мы ожидали в ночь со вторника на среду. Утром в понедельник началась подготовка защитных сооружений к надвигающемуся урагану. Комплекс этих мероприятий на нашем участке С-1 включал проверку корпусных конструкций ботапортов, балластной системы, контроль состояния доковой камеры, гидравлических приводов сегментных ворот и плоского колес-





Трудовые будни



ного затвора, насосного оборудования, оценку состояния рельсоцепоочного пути приводов ботапортов, осмотр шаровой опоры и рамы ботапорта и многое другое.

Хочу сказать, что профессионализм специалистов-гидротехников нашего участка растет с каждым годом. В момент чрезвычайной ситуации появляется профессиональное «хладнокровие» и в то же время настоящий рабочий азарт. Последнее наводнение с 16 на 17 ноября продолжалось 18 часов. В течение этого времени в сложных метеоусловиях метростроевцы спокойно и согласованно выполняли поставленную задачу. Это было непросто. Молодцы, ребята!

Кстати, еще одна важная деталь: при защите города от наводнений эксплуатационным участкам приходится бороться не только с волной Финского залива, но и с опасностью подтопления городских кварталов с другой стороны дамбы – водами Невской губы, уровень которой в период закрытия «створок» неизбежно поднимается. Поэтому поднятие защитных сооружений дамбы с порога осуществляется не менее тщательно и оперативно.



Начальник участка РЭУ КЗС Олег Валерианович Чернер – один из первых метростроевцев, обосновавшихся на дамбе, прекрасный специалист и отзывчивый, доброжелательный человек

Было бы большой ошибкой считать, что участки технического сопровождения обособленного подразделения «Управление по эксплуатации КЗС» ОАО «Метрострой» «включаются» только в периоды чрезвычайных ситуаций. Специалисты ежедневно выполняют все регламентные работы и проводят необходимые тестовые испытания. В этом году, например, полностью заменили уплотнения на плоском колесном затворе водопроводной галереи северной доковой камеры, киль-блоки ботапортов, заменили все уплотнения горловин отсеков ботапортов – работа очень непростая, в течение всего этого времени участок Георгия работал без выходных в сложных, стесненных условиях. Хочется сказать спасибо за их непростую и очень ответственную работу.

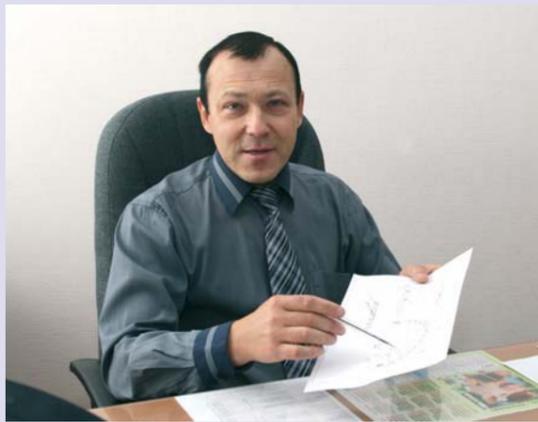


Коллектив участка эксплуатации судопропускных сооружений С-1 под руководством Георгия Ярыгина: на вахте только лучшие!

ЗАО «МЕТРОКОН»: ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДЛЯ МЕТРОСТРОЕНИЯ

10 октября 2013 года состоялось совместное заседание Совета НП «Объединение подземных строителей и ОПС-Проект» в ЗАО «Метробетон». Был заслушан отчет об основных направлениях деятельности Партнерств на 2014 год, о проведении в 2016 году в Санкт-Петербурге конференции и генеральной ассамблеи Объединения исследовательских партнерств подземного пространства мегаполисов (ACUUS). Одной из организаций, входящих в Совет НП «ОПС-Проект», является и ЗАО «МЕТРОКОН».

О деятельности компании и планах развития на ближайшее будущее мы беседуем с заместителем главного инженера ЗАО «МЕТРОКОН», членом Совета НП «ОПС-Проект» Александром Ивановым.



– Александр Вячеславович, расскажите, пожалуйста, как создавалась компания. С чего началась производственная деятельность?

– ЗАО «МЕТРОКОН» ведет свою историю с 11 июня 1992 года, когда на базе Ленинградского территориального отдела СКТБ (Специального Конструкторского Технологического Бюро) Главтоннельмостростроя было создано самостоятельное конструкторско-техническое бюро, специализирующееся на разработке машин и механизмов, позволяющих снизить объем ручного труда в метростроении. Первым директором был избран Вячеслав Георгиевич Иванов.

ЗАО «МЕТРОКОН» и сегодня продолжает осуществлять разработку тоннелепроходческой техники и вспомогательного оборудования для подземных работ. Одной из задач, стоящих перед коллективом, является механизация технологических процессов, что овлечет за собой увеличение темпов производства и повышение безопасности труда. Кстати, ЗАО «МЕТРОКОН» было третьей организацией после Метростроя и Ленметрогипротранса, вступившей в СРО НП «ОПС-Проект».

Мы постоянно пользуемся консультациями специалистов Саморегулируемой организации, готовы и к дальнейшему плодотворному сотрудничеству.

Следует отметить, что в 2013 году произошло знаковое для всех нас событие: ЗАО «МЕТРОКОН» стало дочерним предприятием ОАО «Метрострой», что позволило существенно увеличить объемы выполнения проектной и рабочей документации на всех стадиях проектирования, как для метростроения, так и для объектов капитального строительства. Генеральным директором ЗАО «МЕТРОКОН» был назначен кандидат технических наук, Почетный строитель России Анатолий Евгеньевич Костерев.

– На ваш взгляд, с чем связано решение о формировании собственного проектного подразделения в ОАО «Метрострой»?

– Объемы строительства ОАО «Метрострой» достаточно велики, при этом предприятие, способное обеспечить строительство объекта «под ключ», имеет ошутимое конкурентное преимущество.

– Каковы основные направления деятельности предприятия? На каких объектах метростроения используются ваши разработки?

– На сегодняшний день перед нами стоит основная задача – наращивать объемы в области проектирования. В частности, ЗАО «МЕТРОКОН» ведет проектные работы для Комплекса защитных сооружений, завода «Метробетон», строительно-монтажных управлений. Кроме того, наши специалисты занимаются подготовкой проектов по реконструкции объектов действующего петербургского метрополитена, в том числе – по замене вентиляционного оборудования на шахтах № 403, 201, 307, 313.

Однако увеличение объема проектных работ вовсе не означает, что вопросам разработки механизмов и оборудования для метростроения будет уделяться незначительное внимание. В данной области мы имеем определенные достижения и не планируем останавливаться на достигнутом. Ранее нашими специалистами уже были сконструированы механизированные технологические комплексы для подземного строительства.

Среди них – агрегат АСК для сооружения верхнего свода среднего тоннеля станции «Адмиралтейская» методом опережающей крепи, укладчик УБК2М для сооружения верхнего свода станций колонного типа и пешеходных переходов между станциями, манипулятор ПМБ для установки балок весом 4,5 т. в станционных тоннелях.

Одна из последних наших разработок – самомонтирующийся укладчик УТ2С для строительства тоннелей диаметром 7,9; 8,5; 9,8; 11,6 м и камер съездов с выходом из перегонного тоннеля диаметром 5,63 м. Отмечу, что ранее для сооружения перегонных и станционных тоннелей, диаметр которых отличается друг от друга, приходилось применять различные укладчики. Мы создали универсальную машину-трансформер. УТ2С оснащен телескопическими балками, которые, заходя в тоннель большего диаметра, без дополнительных монтажных работ готовы выдвигаться в ширину и в высоту до нужного размера. Самомонтирующийся укладчик УТ2С уже продемонстрировал свои преимущества во время строительства новых станций на 5-й линии метрополитена.

Кроме того, нашими конструкторами была разработана самодвижущаяся шандорная крепь, которая при проходке небольших тоннельных выработок позволила значительно сократить ручной труд. В состав комплекса входит шандорная крепь, технологическая тележка и отбойно-погрузочная машина КС6. В верхней части располагаются восемь выдвижных шандор, каждая из которых несет поворотную площадку для закрепления лба забоя. Эта конструкция уже прошла испытания в тоннеле на станции «Международная». Надеюсь, что в связи с увеличением темпов строительства метрополитена в Санкт-Петербурге наши разработки будут тиражироваться.

– Расскажите, пожалуйста, какие направления в области проектирования планируется развивать в будущем?

– Предприятие имеет все необходимые ресурсы для проектирования станций метрополитена, подготовки проектов реконструкции наклонных ходов, а также ведения проектных работ в области промышленно-гражданского строительства. На сегодняшний день ЗАО «МЕТРОКОН» выполнил проект реконструкции мансарды Управления ОАО «Метрострой», цеха ЗАО «Метробетон» по производству железобетонной обделки, в т.ч. и для двухпутного тоннеля, а также ряд других объектов. В перспективе – проектирование завода по производству эскалаторов нового типа. Этот масштабный проект будет осуществляться нашим предприятием совместно с ЗАО СМУ-9 «Метрострой». Кроме того, в настоящий момент осуществляется подготовка проекта по освоению площадок депо «Южное» и на ул. Ивана Черных. Готовимся осуществить проект по реконструкции Колледжа Метростроя, причем планируется не только реконструировать здание, но и построить собственный стадион и бассейн. Также компания готова принимать участие в конкурсах на подготовку проектов реконструкции наклонных ходов станций петербургского метрополитена, венттоннелей действующего петербургского метрополитена.

– Насколько велика численность ЗАО «МЕТРОКОН». Как решаются кадровые вопросы?

– Коллектив предприятия постоянно увеличивается, и на сегодняшний день включает в себя весь комплекс специалистов для проектирования строительных объектов различного назначения – проектировщиков, сметчиков, генпланистов, архитекторов. Основной костяк конструкторов трудится не первый год, но и молодые специалисты, выпускники Горного института и ПГУПС, приходят к нам на работу. Нужно сказать, что они весьма успешно осваивают нюансы проектного дела, перенимая опыт своих наставников. Также наши сотрудники принимают активное участие и в спортивной жизни Метростроя. В ЗАО «МЕТРОКОН» создана своя баскетбольная команда, которая ведет борьбу в Спартакиаде ОАО «Метрострой».

Подготовила Лариса Дубровская, Объединение подземных строителей и проектировщиков

Лицей

«МАСТЕР СУХОГО СТРОИТЕЛЬСТВА» ПОКАЗАЛ СЕБЯ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

30-31 октября учащиеся нашего колледжа приняли участие в региональном конкурсе будущих строителей, организованном фирмой Кнауф на площадке техникума строительства и городского хозяйства в Архангельске при поддержке Министерства образования и науки и Министерства промышленности и строительства Архангельской области.

В конкурсе принимали участие 8 команд будущих мастеров профильных учебных заведений Северо-Западного региона: ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) Федеральный университет имени М.В. Ломоносова» (г. Архангельск), Санкт-Петербургский колледж «ПетроСтройСервис», ГБПОУ «Колледж Метрострой» (2 команды), ГАОУ АО «Архангельский политехнический техникум», ОАОУ СПО «Технологический колледж» (г. Великий Новгород), ГБОУ СПО АО «Техникум строительства и городского хозяйства» (г. Архангельск, 2 команды). Независимое жюри представляли высококвалифицированные специалисты Учебного центра Кнауф Северо-Запад, а также наблюдатели фирм-работодателей. В мастерстве соревновались будущие мастера сухого строительства, монтажники каркасов обшивных конструкций, плиточники-облицовщики и маляры. Конкурс состоял из теоретического задания и практической части, итоги подводились в командном зачете. В первый день практических состязаний каждая команда выполняла монтаж конструкции перегородки с устройством проема на одностороннем металлическом каркасе. Во второй день готовую конструкцию каждый участник облицовывал керамической плиткой, а итоги работы подводились уже в индивидуальном первенстве.



Старший мастер Колледжа Метрострой Эдуард Гравичович Симонян:

– Что касается теоретической части, я считаю, что на все тестовые вопросы даже при средней подготовке конкурсантов можно было ответить без особых затруднений. Однако многие участники проявили, на мой взгляд, излишнее волнение и это, конечно, отразилось на результатах. Например, третьекурсники из Санкт-Петербургского колледжа «ПетроСтройСервис» правильно ответили лишь на 9 вопросов из 25. Это, конечно, очень слабый показатель. Студенты второго курса нашего колледжа оказались более подготовленными и уверенными в своих знаниях: ответили правильно на 20 вопросов. Но лидером стал Северный Федеральный университет имени М.В. Ломоносова – в теории будущие инженеры сильнее. Это и понятно, у студента высшего учебного заведения другая мотивация, они – будущие руководители



строительных объектов. Хотя, на мой взгляд, настоящий инженер-строитель обязательно должен обладать твердыми практическими навыками в своей сфере, иначе вряд ли он сможет найти общий язык с рабочими.

Что касается практической части конкурса, наши учащиеся выступили очень неплохо, однако досадный казус в судействе сыграл с нами злую шутку. Дело в том, что на выполнение плиточных работ (облицовка кафелем 2,7 м²) отводилось строго определенное

время – ровно три часа. Меня очень обрадовало, что наши ребята легко уложились в заданное время. Но оказалось, что кроме них ни одна команда не успевает закончить работу вовремя. Тогда большинством голосов члены жюри принимают необоснованное, на мой взгляд, решение: дать отстающим 2 (!) дополнительных часа. За это время соперники смогли не только закончить работу, но и учесть все наши недочеты по качеству. В итоге мы заняли лишь второе место. На последнем месте оказались «теоретики» из архангельского северного университета. Оказалось, что будущие руководители ни раствор не умеют мешать, ни плитку резать... Одним словом, для студентов университета такие состязания – очень важный практический опыт, по крайней мере будут знать, что предстоит требовать с подчиненных.

Хочу добавить, что для нас, наставников, было важно правильно подобрать состав команды. Один обязательно должен быть лидером, другой ведомым. Я долго присматривался и выбирал ребят: кто-то должен ненавязчиво командовать и организовывать работу, а кто-то с удовольствием выполнять работу. Два лидера в команде – вариант не подходящий. Однажды, в 2010 году такая команда проиграла в пух и прах. Во время конкурса оба лидера начали конфликтовать и «слили» верную победу. С тех пор я никогда не повторяю этой ошибки.

Имена победителей, как в командном, так и в личном зачете сохранялись в тайне вплоть до торжественного закрытия конкур-



ЦИТАТА

Министр промышленности и строительства Архангельской области Андрей Шестаков:

«Такие мероприятия – своеобразный смотр навыков и площадка для обмена опытом. Они зарождают в подрастающем поколении тот самый азарт, без которого невозможно полюбить свою профессию. В сравнении с другими направлениями сухое строительство нельзя назвать традиционным, однако за последние 20 лет оно доказало высокую эффективность. Сейчас без этого надежного метода уже невозможно представить стройку или ремонт. Приятно, что межрегиональный конкурс проходит именно в Архангельске, ведь это свидетельствует о доверии к высокому уровню знаний и навыков, которые дают учащимся наши образовательные учреждения».

са. Победители получили отличные подарки: ноутбук, iPad mini и мобильный телефон. Отдельно хочу отметить отличную работу и стремление к победе нашей конкурсантки-первокурсницы Оли Чепурненко. В прошлом году она уже участвовала в конкурсе штукатуров и заняла второе место. Хорошая успеваемость и показательная посещаемость занятий позволили нам выдвинуть Олю на получение гранта от фирмы Кнауф в виде дополнительной стипендии.

В 2014 году в Париже состоится большой международный конкурс строительного мастерства. Наша мечта – не просто участвовать в этом конкурсе, но и занять призовые места. Для участия в международном конкурсе команде Колледжа Метрострой предстоит борьба за победу во всех региональных и российских строительных конкурсах будущего года. На сегодняшний день мы имеем обнадеживающие показатели: выиграли конкурс штукатуров в Ленэкспо, заняли третье место в конкурсе маляров и первое в совершенно новом конкурсе арматурщиков. Это очень хороший результат!

ИТОГИ КОНКУРСА

Командное первенство:

I место: ГБОУ СПО АО «Техникум строительства и городского хозяйства», Никитин Сергей и Мочалов Артур

II место: ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) Федеральный университет имени М.В. Ломоносова»

III место: ГБПОУ «Колледж Метрострой»

Личное первенство:

I место – Никитин Сергей, ГБОУ СПО АО «Техникум строительства и городского хозяйства»

II место – Мальшев Дмитрий, ГБПОУ «Колледж Метрострой»

III место – Мочалов Артур; ГБОУ СПО АО «Техникум строительства и городского хозяйства»

Награждение

МЕТРОСТРОЙ – ЛИДЕР СТРОИТЕЛЬНОГО КАЧЕСТВА 2013

В мероприятии принимали участие Помощник полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном Федеральном округе Сергей Зимин, вице-президент Национального объединения строителей России (НОСТРОЙ), председатель координационного совета по развитию строительной отрасли СЗФО при Полпредстве Президента РФ в СЗФО Александр Вахмистров, Председатель Профсоюза строителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области Георгий Пара.

Задача конкурса – повысить интерес представителей строительной отрасли к производству качественной строительной продукции, к строительству конкурентоспособных объектов. На конкурс были представлены заявки по двум направлениям: «Производство строительных материалов и конструкций» и «Строительные объекты». От 38 компаний, заявивших о своем участии в конкурсе, на рассмотрение жюри было

Торжественная церемония награждения лидеров строительного качества, победивших в престижном конкурсе, состоялась 30 октября в Красном зале полпредства Президента Российской Федерации Северо-Западного федерального округа. Конкурс проходит при поддержке полномочного представителя Президента Российской Федерации Северо-Западного федерального округа, правительства Санкт-Петербурга, Национального объединения строителей России, Службы государственного строительного надзора экспертизы Санкт-Петербурга, Профсоюза строителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, НП «Объединение строителей Санкт-Петербурга», НП «Балтийский строительный комплекс», Центра качества строительства.



вынесено 22 наименования строительной продукции и 26 объектов строительства.

Участников конкурса приветствовал вице-президент национального объединения строителей России А.И. Вахмистров: «Я очень рад, что вот уже третий год подряд мне удается принимать участие в торже-

ственной церемонии награждения такого масштабного и солидного конкурса. На мой взгляд, конкурс «Лидер строительного качества» важен и нужен как для производителя материалов, так и для строителей. Сегодня мы представляем лучшие строительные проекты, завоевавшие признание не только экспертов, но и жителей нашего города. Желаю всем дальнейших успехов. Так держать!»

С чувством глубокого удовлетворения сообщаем, что ОАО «Метрострой» награжден Дипломами первой степени и памятными наградами конкурса сразу в двух номинациях: «Лучший объект специальных видов работ» за строительство станции «Международная» Фрунзенско-Приморской линии и «Лучший объект государственного значения» за строительство второй сцены государственного академического Мариинского театра.

Поздравляем!

Премьера

ПАЛЕ-РОЯЛЬ В КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ

Известно, что любовь к театру Мольер пронес через всю свою непростую жизнь. Ребенком Жан Поклен смотрел на Сен-Жерменской ярмарке бесшабашные буффонады Табарена. В юношеские годы, уже в Клермонском коллеже, Поклен участвовал в школьных спектаклях. Закончив учение, он, вместо того чтобы стать по примеру отца королевским обойщиком, пренебрег родительским запретом, почтенным званием и благоустроенной жизнью и пошел в комедианты.

Молодой Мольер постоянно посещал парижские театральные представления итальянцев и пробовал сам создавать спектакли на манер commedia dell'arte. В его труппе уже были такие опытные актеры, как Дюфрень, Дебри, комик Дюпарк и будущая прима, Тереза де Горля.

Мольер создавал свои первые спектакли заимствуя у итальянцев комические трюки и запоминая остроты. Так родились «Влюбленный доктор», «Школьный учитель», «Летающий доктор», «Горжибюс в мешке», «Ревность Гро Рене» и т.д. В этих фарсах фигурируют традиционные итальянские маски: доктор-педант, добродушный супруг роконосец, ловкие слуги. Первые фарсы Мольера создавались без всякой претензии на отражение реальных характеров и ситуаций, их единственная цель заключалась в умелом превращении хитроумного трюка в сюжет комедии. Например, комические коллизии «Летающего доктора» (одной из миниатюр, представленных на сцене студии «Метро») заключаются в ловком превращении плута Станареля на глазах простодушного богача Горжибюса то в слугу, то в ученого доктора. Начинаящий драматург не проявлял особой оригинальности, его фарсы отличались только лучшим языком и большим остроумием ситуаций. Но они вызвали всеобщий смех!

Боже правый, все это было придумано 350 лет назад... Каким же следует быть мастером, чтобы точно передать хоть малую толику атмосферы Франции того времени, но главное, так же, как и три столетия назад, вызывать взрывы смеха, ради которых, собственно, и затевается любая комедия. Удалось это театру «Метро» или нет, пусть судят другие, мы же пригласили в редакцию



Дениса Гурьева, бесценного режиссера студии, поговорить о превратностях театрального ремесла.

– **Что Вас вытолкнуло на режиссерскую стезю и почему решили отказаться от благородного искусства актера?**

– Мне интереснее заниматься именно театральными постановками.

– **Считается, что научиться управлять труппой можно, если только обладаешь холодной головой и здоровым, как, например, у хирурга, цинизмом.**

– Существуют различные типы режиссеров. Например, режиссер-деспот. Этот господин считает, что если режиссер



В ноябре театр-студия метростроевского лица давала премьеру спектакля «Страсти по Мольеру». Внимание зрителей были представлены забавные миниатюры – две короткие комедии положений по мотивам ранних произведений великого комедиографа.



хочет сделать спектакль таким, каким его задумал, то должен быть именно деспотом, демократия приведет к изменению замысла. Он создатель, остальные – марионетки, винтики для реализации его замысла. И, наоборот, режиссер-либерал, такой режиссер позволяет актерскую импровизацию, дает возможность актерам что-то придумывать по ходу репетиций, а сам спектакль – это постепенно складывающийся общий проект, в котором принимает участие каждый. Я сторонник именно такого подхода. К тому же, театр «Метро» имеет свою специфику, здесь необходимо формировать в ученике собственное отношение к происходящему, умение высказаться, желание самому понять и по-своему выполнить задачу.

– **Но ведь режиссер – это всегда художник, автор замысла, а автор – всегда индивидуалист, не так ли? Разве может он отдать свой замысел кому-то на растерзание? И что это за режиссер тогда будет?**

– Верно. Когда я выбираю пьесу, я уже знаю, что можно поставить нашими силами, я знаю, кто будет играть ту или иную роль, и, наконец, я знаю, еще не проведя ни одной репетиции, как это будет в итоге выглядеть. И как бы ни сопротивлялся актер, все равно это складывается именно в ту картинку, какая изначально была у меня в голове.

– **Браво! Вы, значит, все-таки деспот, но либеральный... А как Вы выбираете темы, пьесы для будущих постановок?**

– В конце каждого театрального сезона я объявляю труппе о том, что у нас есть несколько месяцев, «предлагайте новые пьесы, новые проекты, я подумаю над вашими идеями». Но за 15 лет никто пока ничего не предлагал, поэтому сюжеты спектаклей – это мой выбор.

– **А почему такая неизменная тяга к классике, причем, довольно серьезной? Не заскучают ли молодые зрители?**

– Очень мало современных пьес, которые меня бы заинтересовали. А если это не может заинтересовать меня, то я не могу заинтересовать и актеров, хотя читал довольно много современных театральных сценариев.

«Куда приятней хохотать над непристойностями фарса, чем подавлять зевоту, часами выслушивая патетические вопли трагиков»

Мольер

скучноватое. Это Ваша установка на такой аскетизм в театральных декорациях, костюмах?

– Конечно же нет, это не моя установка. Это наши материальные обстоятельства. Если Вы заметили, у нас два деревянных стола и четыре стула. Но самое главное – у нас отвратительное освещение сцены. Свет никуда не годится. Раньше было старое, но приемлемое освещение, было больше прожекторов, и каждый прожектор включался. После ремонта прожекторов стало 12, попарно замкнутых на один тумблер. На одной половине сцены свет, на другой его вообще нету, только тени гуляют... А по поводу декораций так: сцена большая, высокая, поэтому делать нужно что-то серьезное. Мы, конечно, по возможности кое-что добавляем, например, вот окно сделали... Любые декорации мы делаем только сами, а возможности наши, к сожалению, ограничены.

– **Вы работаете в театре-студии колледжа скоро 15 лет. Что Вас привлекает к этому маленькому театру? Уходят актеры, приходят новые молодые люди, совершенно не готовые, не имеющие представления о Вашем театре. Все с чистого листа. И так, между прочим, будет всегда. Вам это надо?**

– Приятно видеть, как постепенно меняется человек. Вот он пришел на репетицию первый раз, зажатый, стеснительный, говорить на сцене не умеет, но уже через несколько лет его нельзя узнать. Все мы приходим в этот мир, чтобы состояться как личность. За этим же приходят в театр и будущие актеры. Ну а я им как-то помогаю, пытаюсь раскрыть невидимые возможности, их жизнеутверждающий потенциал. Они же в ответ стремятся наполнить каждый спектакль своей позитивной энергией. Что может быть лучше?

Кстати, я против и просмотров спектаклей одноименных пьес в других театрах. Считаю, что сначала нужно поставить свой вариант, а уж потом смотреть, хуже он или лучше других постановок. Пусть хуже, но свое...

– **А какие жанры предпочитаете лично Вы? Комедия? Мелодрама? Трагедия?**

– Мне кажется, что комедию поставить легче. И легче играть. А зрителю легче смотреть. Но хочется большего. Два года назад мы, например, поставили психологический детектив «Не будите спящего пса» по пьесе Джона Бойнтона Пристли. Двухчасовую постановку очень хорошо принимали и взрослые, и подростки. Через полгода мы повторили этот спектакль. Наверное, все-таки интересней как-то чередовать жанры. Хотя Шекспир нам еще не доступен в любых жанрах...

– **Показалось, что оформление спектакля довольно скромное, если не сказать,**



Ветераны Метростроя были очарованы юными дарованиями. Вечер в колледже получился очень радостным и по-настоящему добрым

На аукцион предлагается

ОТДЕЛ ПО УПРАВЛЕНИЮ ИМУЩЕСТВОМ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» ПРЕДЛАГАЕТ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ВЫСТАВЛЯЕМЫЙ НА АУКЦИОН

Форд Маверик XLT, 2005 года выпуска, идентификационный номер WF0C093Z85KD26981, двигатель № GZ5KD26981, кузов № 26981, № шасси – отсутствует, цвет кузова – черный, пробег 298779 км.

Стартовая цена 250000 (двести пятьдесят тысяч) рублей.

Место стоянки – Управление производственно-технологической комплектации – филиал ОАО «Метрострой» (СПб, ул. Расстанная, д.17).

Заявки на участие в аукционе принимаются в отделе по управлению имуществом по адресу: 190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д.52а, в течение двух недель со дня публикации.

Дата проведения аукциона – через один месяц после публикации данного объявления. О месте и времени аукциона будет сообщено дополнительно.

Справки по телефонам:

ОАО «Метрострой»: 635-77-69

Управление производственно-технологической комплектации: 766-42-88, 766-22-62, 766-62-86

07.11.2013

Спорт

СПАРТАКИАДА: ПОБЕДНЫЙ МАРШ ЭНТУЗИАСТОВ

БАСКЕТБОЛ

11 команд приняли участие в первенстве ОАО «Метрострой» по баскетболу, которое в рамках Спартакиады проходило в спорткомплексе ОАО «Метрострой» с 15 октября по 6 ноября 2013 года.



На первом этапе команды были жребием разбиты на 2 подгруппы. Из каждой подгруппы 2 лучшие команды вышли в полуфинал. В полуфинальных играх ЗАО «Тоннельный отряд-3» встретился с баскетболистами ЗАО «Компакт», а команда ЗАО СМУ-9 «Метрострой» – с Управлением механизации. Обе игры прошли в высоком темпе бескомпромиссной борьбы. Команда ЗАО «Тоннельный отряд-3» победила со счетом 32:31, а спортсмены ЗАО СМУ-9 «Метрострой» одержали волевую победу со счетом 19:16.

В финале баскетболисты ЗАО «Тоннельный отряд-3» и ЗАО СМУ-9 «Метрострой» лидировали с переменным успехом, но ощутимый перевес никому создать не удалось. Игра держала болельщиков в напряжении до самого окончания. Решающей стала последняя минута, когда у команды ЗАО СМУ-9 «Метрострой» не получили результативными 2 атаки. В итоге 35:34 в пользу ЗАО «Тоннельный отряд-3», и 1 место остается в команде тоннельщиков, баскетболисты ЗАО СМУ-9 «Метрострой» – на 2 месте.

В матче за 3 место встретились команды ЗАО «Компакт» и УМа. Команды показали быстрый и открытый баскетбол. На протяжении всей игры лидировали баскетболисты ЗАО «Компакт», но в концовке баскетболисты УМа сравняли счет и перевели игру в овертайм. В решающей 5-минутке больше сил осталось у ребят ЗАО «Компакт». Они победили со счетом 29:23 и стали бронзовыми призерами. Баскетболисты УМа – на 4 месте.

Дальнейшие места распределились так:
– Управление ОАО «Метрострой» – 5 место
– ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» – 6 место

– ЗАО «Управление №10 Метростроя» – 7 место
– ОАО «Ленметрогипротранс» – 8 место
– ЗАО «Управление-15 Метрострой» – 9 место
– ЗАО «Метрокон» – 10 место
– ЗАО «СМУ №13 Метрострой» – 11 место.

Отметим, что команда ЗАО «Метрокон» дебютировала в первенстве, а команда ЗАО «Тоннельный отряд-3» стала сильнейшей в первый раз. Состав победителей: А. Башкиров, А. Бородин, Е. Федоров, А. Водюхин, Д. Грушевский, И. Останин.

ГИРЕВОЙ СПОРТ

44 спортсмена в пяти весовых категориях приняли участие в Спартакиадных соревнованиях по гиревому спорту. Упражнение – рывок гири весом 24 кг. Соревнования прошли в личном и командном первенстве (в зачет шли 3 лучших результата в разных весовых категориях).



Победителями весовых категорий стали:
– В/К до 65 кг – Федоров Глеб (Управление механизации) – 47 подъемов
– В/К до 75 кг – Федоров Евгений (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 116 подъемов
– В/К до 85 кг – Нерода Андрей (Управление ОАО «Метрострой») – 73 подъема;
– В/К до 95 кг – Рубцов Михаил (Управление механизации) – 77 подъемов

– В/К свыше 95 кг – Астраханский Александр (ЗАО «СМУ №13 Метрострой») – 102 подъема.

В командном первенстве лучшими стали силачи Управления ОАО «Метрострой», спортсмены Управления механизации заняли второе место, гиревики ЗАО «Управление №10 Метростроя» – на третьем месте.

ШАХМАТЫ

Командное первенство спартакиады по шахматам прошло в шахматном клубе Петроградского района с 18 по 25 ноября. На предварительном этапе команды жребием были разделены на 2 подгруппы по 5 команд. В подгруппах команды соревновались по круговой системе, затем по две лучшие команды из подгрупп разыграли в финале места с 1-го по 4-е.



В финал прошли шахматисты ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «Управление-20 Метрострой», ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и Управления механизации. Победителем турнира стала команда ЗАО «СМУ-11 Метрострой», которая одержала победы над всеми соперниками и набрала 7 очков из 9. Команда Управления механизации одолела шахматистов ЗАО «СМУ №13 Метрострой» (3:0), но уступила командам ЗАО «СМУ-11 Метрострой» (1:2) и ЗАО «Управление-20 Метрострой» (1:2) и стала второй, набрав 5 очков. ЗАО «СМУ №13 Метрострой» и ЗАО «Управление-20 Метрострой» набрали по 3 очка, но по результату личной встречи (2:1) третье место заняли спортсмены ЗАО «СМУ №13 Метрострой», шахматисты ЗАО «Управление-20 Метрострой» на 4 месте. В играх за 5 место ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» победило ЗАО «Управление №10 Метростроя» (3:0), на 7 месте – шахматисты Управления ОАО «Метрострой», победившие ЗАО «Тоннельный отряд-3» (2:1, 8 место), на 9 месте ЗАО СМУ-9 «Метрострой», 10 место у ЗАО «Управление-15 Метрострой».



Поздравляем!

У ТАТЬЯНЫ БОРИСОВНЫ ПАВЛОВОЙ ЮБИЛЕЙ!



29 ноября 2013 года отметила юбилей Татьяна Борисовна Павлова – начальник планово-производственного отдела Ремонтно-эксплуатационного управления ОАО «Метрострой».

Свою трудовую деятельность в РЭУ Метростроя Татьяна Борисовна начала в феврале 1994 года. Грамотный специалист, профессионал высокой квалификации, Татьяна Борисовна зарекомендовала себя как опытный, принципиальный руководитель, обладающий отличными организаторскими способностями. В коллективе Татьяна Борисовна пользуется заслуженным уважением, общительна, внимательна, доброжелательна к коллегам. За умелую организацию отдела, выполнение сложных производственных заданий, безотказность и высокую ответственность в работе награждена Почетной грамотой Госкомитета РФ по строительству и жилищно-коммунальному комплексу, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». Уважаемая Татьяна Борисовна! Примите самые искренние поздравления с прекрасным юбилеем! Желаем крепкого здоровья, неиссякаемой энергии и благополучия!

ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

ДЕКАБРЬ

- 4** Наталья Федоровна МОРОЗОВА (СМУ-9) – 65-летие
- 5** Валентина Андреевна ШАЛИСКО (ТО-3) – 70-летие
- 6** Александра Алексеевна ФЕДОТЕНКОВА (СМУ-19) – 85-летие
- 8** Ираида Михайловна ЮХНО (ВЦ) – 75-летие
- 9** Александр Владимирович КУЗНЕЦОВ (СМУ №13) – 60-летие
- 10** Антонина Никитична ШОРОХОВА (АТП) – 90-летие
Ирина Александровна СИВЦОВА (Управление-20) – 65-летие
- 11** Владимир Корнеевич ПОЗДНЯКОВ (СМУ-9) – 75-летие
Владимир Ильич БАХТИН (АТП) – 65-летие
Любовь Александровна ЕРМИШИЧЕВА (ЛМЗ) – 85-летие
- 15** Надежда Вениаминовна ФАТКУЛОВА (Семнадцатое управление) – 75-летие
- 23** Сергей Васильевич СЕРГЕЕВ (СМУ №13) – 60-летие
- 25** Иван Михайлович ТОЛМАЧЕВ (УМ) – 85-летие
Екатерина Анатольевна РУСАКОВА (УПТК) – 65-летие
Татьяна Владимировна АРХИПОВА (ТО-3) – 55-летие
- 26** Анна Филимоновна ЛИПЧЕНКО (СМУ №13) – 90-летие
- 27** Геннадий Владимирович ЛЕПИН (УМ) – 80-летие
- 29** Владимир Александрович РОТАНОВ (СМУ-19) – 85-летие

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



Редактор: Андрей Бергнер
Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 1.12.2013 г. 11.00 ч.
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroytel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1700 экземпляров.