

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»:  
НАТЯЖНАЯ КАМЕРА №2

СТР. 3



РАССКАЖИТЕ О СЕБЕ!  
(ЖЕНЩИНЫ О МУЖЧИНАХ  
И О СЕБЕ ЛЮБИМЫХ)

СТР. 4-5

ЧЕЧНЯ  
ПО КОНТРАКТУ

СТР. 7

## «ЮЖНАЯ»: УСКОРЯЕМСЯ?



На участке «Южная» – «Дунайский проспект» Фрунзенского радиуса новый горнопроходческий комплекс постепенно набирает обороты. Поставлены первые 50 колец, за спиной у проходчиков остался ответственный участок под кольцевой автотрассой. В среднем за сутки удается поставить 6 колец. Специалисты Управления механизации – филиал ОАО «Метрострой» уверены в мощном потенциале новой техники и считают сегодняшние показатели проходки отнюдь не предельными.



**С**менный механик Управления механизации – филиал ОАО «Метрострой» Кирилл Сергеевич Котов:

– Безусловно высокотехнологичный горнопроходческий комплекс требует к себе повышенного внимания. Необходимо организовать взаимодействие всех служб так, чтобы наш коллектив заработал как единый слаженный организм, максимально быстро и эффективно. Вся сложность заключается именно в этом. Каждый специалист должен четко представлять свои задачи. Сейчас постепенно возникает это общее взаимопонимание и необходимая согласованность действий. Поэтому появились и определенные положительные результаты.

Возможно, самая непростая в организационном плане задача сейчас у служб на поверхности. Прежде всего, это своевременная и грамотная доставка материалов, вспомогательного оборудования и тубингов к щиту. Мы не можем тратить лишнее время на разгрузку, и должны своевременно подавать блоки под эректор. Еще одно важнейшее звено – растворный узел. Необходима оперативная и бесперебойная подача раствора для нагнетания за обделку. При этом качество раствора должно соответствовать установленным нормам. Следующее ключевое направление – отгрузка породы. Новая конвейерная система достаточно быстро отводит породу из забоя и позволяет держать высокие скорости проходки. Поэтому своевременный вывоз породы со стройплощадки имеет очень большое значение. Коллектив Управления механизации – филиал ОАО «Метрострой», в свою очередь, прилагает максимум усилий, чтобы исключить любые технические сбои.

Непосредственно в тоннеле эффективность проходки также обуславливается согласованными действиями по многим направлениям. В первую очередь это безотказная работа приемного насоса, и в целом всей системы нагнетания, обеспечивающей ритмичную подачу раствора в бункеры и далее за обделку. Машинист трансфер-крана разгружает машину и подает блоки на погрузочную площадку, с которой тубинги доставляются под эректор. Бригада монтажников под руководством машиниста эректора собирает кольцо.

Конечно, важнейшая роль отведена пилоту щита. От его умения видеть детали, анализировать процесс в целом, предугадывать возможные варианты развития событий, зависит успех проходки. Он должен правильно задавать скоростные параметры, обеспечивать корректность нагнетания раствора и т.д.

**«М»: Сколько пилотов заняты на проходке?**

– В проходке участвуют четыре пилота: Константин Богатырев, Валерий Михайлок, Вячеслав Срыбный, Андрей Черкасов. Все – опытные специалисты, выполняли аналогичные функции при проходке наклонных станциях «Адмиралтейская», «Звенигородская», «Обводный канал». Уверен, что нашим ребятам по плечу сложные задачи, они готовы к работе в условиях жесткого лимита времени и не подведут в трудной ситуации. Наши пилоты далеко не новички. Они могут показать высокий уровень мастерства, и они его показывают. В проходке принимают участие также и иностранные специалисты, при необходимости они консультируют наших пилотов и оказывают техническую поддержку.

**«М»: Есть ли какие-нибудь замечания к техническому состоянию проходческого оборудования?**

– По сравнению с предыдущими моделями, которые нам повезло настраивать и эксплуатировать на строительстве петербургского метрополитена, этот горнопроходческий комплекс мощнее, сложнее и функциональнее. У него другие скоростные возможности, при этом он требует определенной сбалансированности действий – нельзя без оглядки на состояние коммуникаций или системы нагнетания раствора наращивать скорость проходки. Система нагнетания раствора тоже другая – здесь за обделку сразу подается однопанажный раствор, количество подающих каналов больше, более мощный крутящий момент ротора и т.д. Но и задачи перед ним поставлены более серьезные – ему предстоит проходка не ста метров, а почти четырех километров. Одним словом, потенциал у него огромный, а ведь мы еще только начали!



Метростроение

# СТАНЦИЯ «ЮЖНАЯ»: ГЛАВНЫЙ КОТЛОВАН №2



Завершено возведение шпунтового ограждения последнего незаконченного котлована №2, очертившего границы вестибюля станции «Южная». В котлованах №1 и №3 шпунт уже извлечен, забетонированы стены и плита основания, интенсивно ведется строительство внутренних конструкций. У «входа» в вестибюль будущей станции заместитель начальника участка №1, Андрей Анатольевич Петров рассказывает «Метростроителю» о продвижении строительных работ в котловане №2.

— К сожалению, показать, где же будет вход на станцию, мы пока можем лишь предположительно — рабочих чертежей вестибюля до сих пор нет. В настоящий момент продолжаем выборку грунта в котловане. Глубина выборки здорово «гуляет» — местные грунты (обводненные торфяники) слабые и неустойчивые, поэтому свою работу мы вынуждены корректировать с геологами: для устройства основания необходимо нащупать плотный слой глины. Средняя глубина основания котлована около четырех метров. Плоскость дна располагается под уклоном, понижаясь от выездной галереи депо в направлении тоннеля.

По готовности днища котлована мы начнем сооружение грунтовой подушки. Для придания прочности будет выполнена отсыпка с последней укладкой геотекстиля, затем щебеночная подошва, далее так называемая «подбетонка»: бетонное основание для монтажа арматуры, затем мощная гидроизоляция и, наконец, приступим к армированию основной фундаментной плиты основания и к укладке бетона. Выемка грунта и отсыпка будут закончены в феврале. Отсыпка грунта

песком должна быть выполнена как можно быстрее, чтобы не проморозить основание котлована.

На круглосуточной выборке грунта задействовано два экскаватора и несколько автомашин для вывоза породы. За 12-часовую смену экскаваторы вынимают из котлована около 1000 м<sup>3</sup> грунта. В котловане лежит пара экскаваторных ковшей — во время январских морозов строителям приходилось менять планировочные ковши на ковши с зубьями.

— Главная наша проблема, — продолжает рассказ Андрей Анатольевич, — неустойчивая погода. Для оперативной выемки грунта лучше мороз: котлован сухой, грунт тверже, проблем с отгрузкой меньше. А оттепель самый подходящий момент для укладки бетона. На нескольких площадках участка параллельно ведутся бетонные работы — строятся внутренние конструкции, армируются и бетонируются стены третьего котлована, ведется строительство камеры съездов в выездной галерее депо.

Чтобы поезда имели пространство для развездного маневра с одного пути на другой, в выездной галерее конечной станции будет построена камера съездов. Туда мы и направляемся. Под специальным навесом ведется бетонирование основной фундаментной плиты. Сейчас поэтапно, «заходками», практически повторяя комплекс работ в котловане («подбетонка», гидроизоляция, монтаж арматуры, укладка бетона) ведется строительство ее основной конструкции.

По выездной галерее мы проходим несколько десятков метров в сторону стройплощадки будущего депо. Бригады бетонщиков ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» ведут заходками бетонирование арматурного каркаса. Длина выездной галереи более трехсот метров, средняя «заходка» 15-30 метров. Сейчас бетонируется пятая «заходка». Арматурные работы ведутся по всей длине галереи.



Бригада проходчиков опытного бригадира ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» Николая Григорьевича Александрова ведет весь комплекс бетонных работ в котлованах №1 и №3. В данный момент часть бригады занимается монтажом «тепняка» для продолжения изоляционных работ в выездной галерее. На стройплощадке коллектив Александрова разделен на два звена. Каждое звено выполняет посменный объем работ, например, сегодня строители бетонировали так называемые «балконы» — участки лестничных спусков в галерее. Любое бетонирование ведется с использованием разборной передвижной опалубки. Как считает Николай Александров, применение такой технологии намного удобнее деревянной опалубки и позволяет быстрее «закрывать» объемы бетонных работ.

# СТАНЦИЯ «ДУНАЙСКИЙ ПРОСПЕКТ»: СТРОИМ ФУНДАМЕНТ И ВОЗВОДИМ КОЛОННЫ



На стройплощадке «Дунайского проспекта» закончено возведение ограждающей конструкции — метровой стены в грунте по периметру станционного комплекса; бригады метростроителей ЗАО «СМУ-11 Метрострой» переключились на строительство форшахты стены в грунте 626-го вентиляционного ствола. Но главный строительный акцент месяца на площадке «Дунайского» — это конечно установка несущих свае-колонн вестибюля будущей станции. Рассказывает горный мастер ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Вячеслав Александрович Суходолов.

— Бурение под сваи производилось гидравлической бурильной установкой Soilmes SR-80, разработанной для устройства сложных фундаментов, упрочнения грунта и специального бурения с использованием бентонитовых растворов. Максимальный диаметр бурения — 2000 мм. Для установки несущей свае-колонны пробуривалась мощная свая диаметром 1.02 м. На глубину 28 м. свая обсаживалась 4-метровыми обсадными трубами при глубине самой сваи — 29 м. По проекту верхняя плита перекрытия находится на высоте 3,6 м. от основания, а нижняя — на уровне 16,6 м. Таким образом, «якорная» часть несущей колонны составила порядка 8 м. Основание свайной колонны выполнялось в виде камуфлетного расширения, диаметр которого составил

1,5 метра. Для расширения подошвы разбуриванием в скважину опускают буровую колонку с фрезой и раскрывающимися ножами. С помощью раскрывающихся ножей основание скважины разбуривают до необходимого диаметра, грунт удаляют извлечением из скважины буровой колонки. В сваю пускается армокаркас, основу которого составляет толстенная труба диаметром 630 мм. Маркшейдер задает проектное положение колонны и с помощью специальных «центраторов», заранее установленных на трубе, она жестко фиксируется в скважине. На одном высотном уровне выставляются так же и все вершины свае-колонн. Далее внутрь скважины опускается



бетоновод, пространство скважины и армокаркас заполняются бетоном. Полный цикл сооружения свае-колонны составляет около полутора суток. Всего на площадке станционного комплекса запроектировано 76 несущих колонн, установить которые метростроители ЗАО «СМУ-11 Метрострой» стремятся к апрелю. Кстати, 11 из них уже установлены и забетонированы. Следующий шаг — разработка грунта котлована на глубину 3,6 метра в периметре ограждающей конструкции, подготовка основания и бетонирование верхней плиты перекрытия. Проектом предусмотрены четыре лестничных спуска на Бухарестской, Дунайском проспекте и улице Гашека. Теоритически их местонахождение известно, но точных привязок у строителей станции пока нет, как нет пока и проектной документации по станции в целом. На строительстве станционного комплекса в настоящее время задействовано около 70 человек. В дальнейшем, после проходки станционного участка щитом штат строителей станции будет расширен. Когда щит пройдет торцевые стенки мы сможем разрабатывать грунт котлована и демонтировать обделку.

Сейчас мы разрабатываем котлован 626-го вентиляционного ствола. Кроме воздушного обеспечения станционного комплекса этот ствол выполнит и еще одну важную задачу. До прохода торцевых стен он позволит оценить состояние режущего органа нового щита: через специальный ходок от вентствала будет построена камера для осмотра режущего органа.

В заключении Вячеслав Александрович попросил отметить отличную работу бригады проходчиков ЗАО «СМУ-11 Метрострой» под руководством Сергея Вячеславовича Тузова. Коллектив работает на участке с первых дней его основания, активно участвовал во всех видах строительных работ. Именно бригада Сергея Тузова сейчас занимается армированием форшахты 626 ствала.

## Новости Объединения подземных строителей и проектировщиков



# В ПРИОРИТЕТЕ — ВОПРОСЫ ТЕХНИЧЕСКОГО НОРМИРОВАНИЯ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

В рамках деловой программы 16-ой Международной строительной выставки «BAUTEC» в Берлине состоялась Международная конференция «Техническое регулирование и стандартизация в строительстве». По приглашению Совета и Аппарата Национального объединения строителей в работе конференции принял участие генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов.

Поездка в Берлин стала следующим шагом в реализации приоритетного направления деятельности Объединения в 2014 году — формирования системы профессиональной подготовки кадров для подземного строительства.

В своем докладе на тематическом «круглом столе» по проблемам профессионального образования Сергей Алпатов подчеркнул важность развития долгосрочных контактов с представителями учебных центров — как в России, так и за рубежом. Также он отметил необходимость более активно использовать новейшие IT-технологии в учебном процессе и предложил максимально интенсифицировать обмен ин-

формацией об учебных программах между представителями образовательных организаций, СРО и вузов. Предложение было единогласно одобрено участниками «круглого стола» и включено в итоговую резолюцию.

В завершение Международной конференции состоялось подписание договоров о сотрудничестве между НОСТРОЙ и Немецким институтом строительной техники (DIBt), а также между НОСТРОЙ и Немецким институтом стандартизации (DIN), согласно которым Россия и Германия будут оказывать содействие в развитии институтов международной и национальной стандартизации в обоих государствах.

Комментируя итоги прошедшего мероприятия, Сергей Алпатов подчеркнул: «Проблемы подготовки профессиональных кадров и развитие системы технического регулирования — наиболее актуальные направления деятельности Объединения на сегодняшний день. Однако, эффективность проделанной работы во многом зависит от того, насколько высок статус специализированных СРО среди представителей властных структур, профессионального сообщества и широкой общественности. В этом смысле особенно важно, чтобы Правительство РФ воспользовалось правом устанавливать дополнительные требования к СРО, выдающим допуски для работы на особо опасных объектах, технически сложных и уникальных объектах, что позволит обезопасить отрасль подземного строительства от непрофессиональных компаний и избежать значительных рисков».

Лариса Дубровская,  
Объединение подземных строителей  
и проектировщиков

# «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»: НАТЯЖНАЯ КАМЕРА №2

В настоящее время проходческие бригады ЗАО «Тоннельный отряд-3» заняты на разработке породы ядра натяжной камеры №2 и штросс первого яруса. В установленные сроки со стороны Южного шоссе к натяжной примкнет второй наклонный ход станции «Прспект Славы». Его построят метростроевцы ЗАО «Управление-15 Метрострой». В этот же период проходчики ЗАО «Тоннельный отряд-3» должны забетонировать временную торцевую стену, в натяжной камере будет смонтирован тьюбингоукладчик и начнется проходка среднего зала станции (если конечно к этому моменту будет готова проектная документация).

Средний зал такого большого диаметра в Петербурге будет построен впервые. Все предшествующие станции пилонного типа – «Спасская», «Волковская», «Обводный канал», «Бухарестская» и другие имели все три станционных тоннеля одинакового диаметра – 8,5 метра. На станции «Прспект Славы» диаметр среднего зала будет 9,8 метра. Это совершенно новая конструкция станционного комплекса. О ходе работ в натяжной камере №2 «Метростроителю» рассказывают главный инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин и начальник участка №2 Иван Валентинович Кашин.



**В.В. Тишкин:**

– Строительная готовность натяжной камеры 50%. Выполнена самая сложная работа – проходка верхнего свода. Величина пролета временной крепи верхнего свода составляла более 15 метров! При этом проходка осложнялась существенными нарушениями сплошности массива породы. Проходчики уделяли особое внимание качеству крепления кровли и лба забоя: крепление выполнялось на металлических полигональных арках с расширенными опорными элементами. Затем выполнялась вязка арматуры, устанавливалась опалубка и бетонировался верхний свод. Сейчас монолитный верхний свод натяжной камеры №2 состоит из четырех заходок, одна из которых конструктивно подготовлена к установке станционного затвора. Весь свод огромной натяжной камеры, длина которой составляет более 18 метров выполнен вручную силами проходческих бригад ЗАО «Тоннельный отряд-3». Честь и хвала метростроевцам, чье упорство и ответственность открывает петербуржцам долгожданную возможность добираться с южных окраин в центр города за 15-20 минут! Напомним, для того, что бы построить эту натяжную камеру нужно было сначала пройти временную штольню, и лишь в июне 2013 года проходчики начали строительство рамы проема в подводящем



пилот-тоннеле. Я думаю, что строительство натяжной камеры мы полностью завершим к середине мая 2014 года.



На смену проходчикам приходят арматурщики и плотники, они устанавливают закладные детали, арматурные выпуски, опалубку, готовят штроссы к бетонированию. Бригадир арматурщиков А.Н. Турин и горный мастер Е.В. Данилов

Свод натяжной камеры должны поддерживать два яруса штросс, строительство которых продвигается ускоренными темпами силами проходческих бригад ЗАО «Тоннельный отряд-3». В конструкцию штросс устанавливаются заклад-

ные детали и арматура, а затем, в строго определенной последовательности бетонироваются фрагменты несущих стен. Сейчас в шахматном порядке осуществляется разработка штросс первого яруса. Чтобы подвести стены одного яруса под свод, необходимо разработать 18 штросс. Затем, повторить эту трудоемкую, длительную и технически непростую операцию – разработать еще 18 штросс второго яруса. Средние длина и высота штроссы около 2,5 метров, ширина около 3,0 метров. Разрабатывать очередную штроссу можно только после того, как бетон противоположной штроссы набрал 70% прочности. Получается, что до начала разработки следующей штроссы необходимо выдержать как минимум неделю.



Комплексная бригада Н.Л. Харченко и А.В. Есечко на разработке штросс первого яруса

И.В. Кашин:

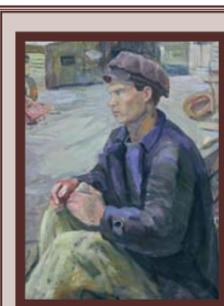
Порода разрабатывается вручную и отгружается с помощью погрузо-транспортной машины ПТ-4. Отвал породы осуществляется во временную технологическую штольню и затем перегружается в машину на рельсовом ходу, которая в свою очередь выполняет отгрузку породы в вагонетки в пилоттоннеле. Разработку одной штроссы обычно выполняет звено из трех проходчиков в течение рабочей смены. На смену проходчикам приходят арматурщики и плотники, они устанавливают закладные детали, арматурные выпуски, опалубку, готовят штроссу к бетонированию. Таким образом, чтобы забетонировать все 18 штросс одного яруса требуется 38 суток. Сейчас, когда к началу проходки среднего зала, бригады проходчиков усиливаются до 10 человек, основной костяк работает в забое блока служебных помещений и санузла, а остальные 3-4 человека задействованы на разработке штросс. Все проходческие бригады состоят из надежных, проверенных временем опытных специалистов.

Построен временный участок наклонного хода станции «Прспект Славы»

## ПОСТРОЕН ВРЕМЕННЫЙ УЧАСТОК НАКЛОННОГО ХОДА СТАНЦИИ «ПРОСПЕКТ СЛАВЫ»

Евгений Геннадьевич Никитин, начальник участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»:

– На стройплощадке наклонного хода станции «Прспект Славы» открытым способом заканчивается сооружение временного участка, идет монтаж последних колец (23-24 кольцо). Завершается и процесс активной заморозки грунта: система переходит в пассивный режим поддержания отрицательных температур. Силами ЗАО СМУ-9 «Метрострой» устанавливается замораживающее оборудование, под давлением охлаждающая жидкость начнет циркулировать по системе скважин; контроль температурного режима будет осуществляться с помощью приборов. Сейчас наша главная задача подготовить временный участок наклонного хода к монтажу тьюбингоукладчика для продолжения проходки. По скользящему графику проходку будут вести четыре бригады ЗАО «Управление-15 Метрострой». По предварительным расчетам скорость проходки должна составить порядка 15 колец в месяц.



**Уважаемые метростроители!**  
В архиве ОАО «Метрострой» появилась картина авторства советского художника А.И. Третьякова «Портрет метростроевца». Картина датирована 1962 годом. Кто на ней изображен и при каких обстоятельствах было написано это полотно, к сожалению, не известно.

Просьба всех, кто что-либо знает об этой картине, сообщить в редакцию по адресу электронной почты metrostroy@mail.ru, либо по факсу 635-77-47, либо, позвонив по телефону 635-77-28.

почты metrostroy@mail.ru, либо по факсу 635-77-47, либо, позвонив по телефону 635-77-28.

## Итоги месяца

# ФЕВРАЛЬ 2014

На строительстве участка двуплунного тоннеля «Южная» – «Дунайский проспект» Фрунзенского радиуса установлено 65 колец. В целом задача обучения персонала работе на горнопроходческом комплексе проекта S-782 выполнена. Тем не менее, темпы проходки необходимо ускорить и выйти на заявленные программой объемы.

На сооружении станционного комплекса «Южная» разработка грунта котлована №2 ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» выполнена успешно. Параллельно бригадами Семнадцатого управления продолжается бетонирование основной фундаментной плиты галереи за станцией «Южная».

На строительстве наклонных ходов станционного комплекса «Прспект Славы» задачи февраля так же практически выполнены за исключением укладки товарного бетона участком №2 ЗАО «Управление №10 Метростроя» при возведении стены в грунте на пешеходном переходе. Причина – поломка Casagrande, установки по сооружению стены в грунте. Управления №10 и №15 Метростроя завершили сооружение своих участков стены в грунте вестибюля. Успешно выполнена и подготовка временных участков наклонных ходов к монтажу тьюбингоукладчиков; монтажники Управления механизации ОАО «Метрострой» приступили к монтажным работам. В настоящий момент Управлениями №№ 10 и 15 Метростроя, в соответствии с графиком, продолжается сооружение форшахты на участке пешеходного перехода для последующего сооружения стены в грунте.

Проходка ствола № 624 выполняется силами бригад ЗАО «Тоннельный отряд-3» успешно. На данный момент до расчески проходчикам остается пройти 16 метров.

На станции «Прспект Славы» ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» закончили проходку подземной тяговой подстанции, УМовцы произвели демонтаж тьюбингоукладчика, сейчас на этом участке готовятся к сооружению вспомогательные ходки.

Проходчики ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» продолжают так же строительство демонтирующей камеры №2 для приемки шита S-782. Разработка грунта этого сооружения производится вручную.

Бригады проходчиков ЗАО «Тоннельный отряд-3» закончили строительство подходного тоннеля НВУ-624 в диаметре 5,5 м. Сейчас проходка НВУ продолжается диаметром 7,9 м.

Силами проходческих бригад ЗАО «Тоннельный отряд-3» успешно продолжается строительство натяжной камеры №2 и штросс первого яруса. Параллельно сооружается ходок к станционному санузлу и блоку служебных помещений. В середине марта на этом участке работ будет собран тьюбингоукладчик для проходки этих сооружений.

На станции «Дунайский проспект» произошла поломка бурового агрегата, поэтому установка несущих свае-колонн станционного вестибюля была приостановлена. В настоящее время бригады ЗАО «СМУ-11 Метрострой» заняты на сооружении стены в грунте вентиляционного ствола НВУ-626.

Строительство вентиляционных стволов №№ 625 и 627 ведется проходческими коллективами ЗАО «СМУ №13 Метрострой». На площадке шахты №625 подготовлена форшахта, ведется обустройство площадки и продолжается заморозка ствола. В середине марта заморозка будет завершена и начнется его проходка. На площадке шахты №627 закончена стена в грунте будущего ствола, ведется струйная цементация. Из 518 свай пробурено 285.

На станции «Спортивная» в начале февраля закончена проходка переходного коридора, проходчики ЗАО «СМУ №13 Метрострой» приступили к разработке притоннельных выработок, впереди сооружение затвора, блока служебных помещений. По всей длине переходного коридора проходчики ЗАО «СМУ №13 Метрострой» сооружают бетонное перекрытие.

У проходчиков ЗАО «СМУ-11 Метрострой» впереди очень серьезная работа: в мае в наклонный ход станции «Спортивная» планируется опуск зон эскалаторов. До этого момента, за март и апрель необходимо закончить изоляционные работы, собрать армокаркас, смонтировать инвентарную опалубку и забетонировать весь наклонный ход. На поверхности строители ЗАО «СМУ-11 Метрострой» продолжают бетонирование конструкций вестибюля будущей станции.

Главный диспетчер ОАО «Метрострой», П.И. Самокутяев

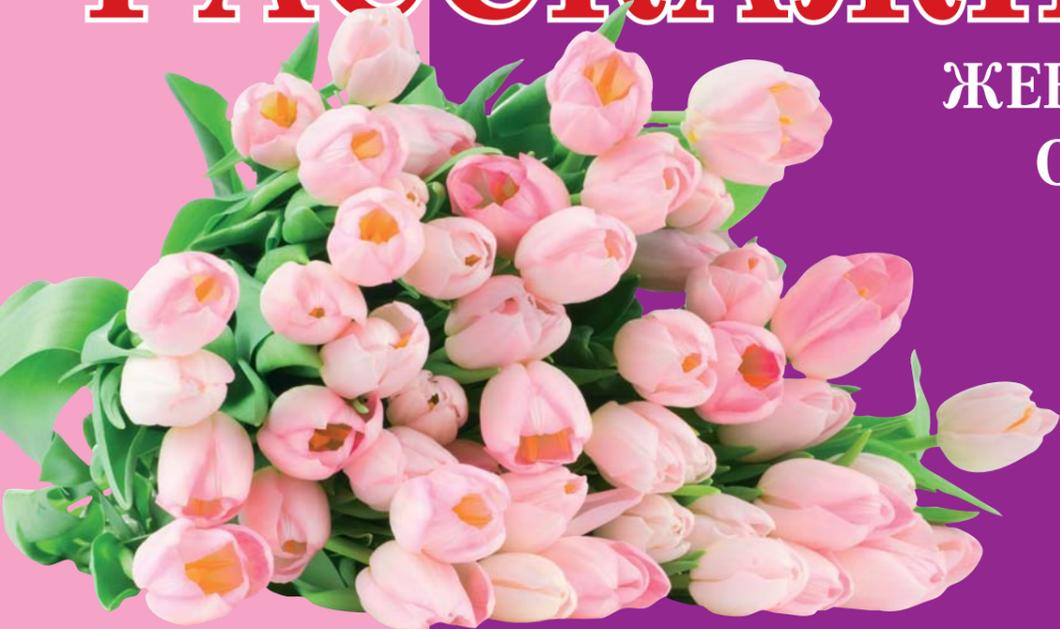
С праздником 8 Марта!

# РАССКАЖИТЕ О СЕБЕ!

## ЖЕНЩИНЫ О ЖИЗНИ, О МУЖЧИНАХ И О СЕБЕ ЛЮБИМЫХ...

Самый весенний, женственный и нежный праздник, конечно же, 8 Марта. Девушки и женщины в этот день расцветают, как сама природа. Все они ждут поздравлений, слов восхищения и комплиментов. Эти страницы газеты посвящены вам, прекрасные женщины Метростроя! В праздничный день, когда тают снега и ярче светит солнце, сердечно поздравляем вас, самые обаятельные, очаровательные, самые пленительные с вашим днем – 8 Марта! Вам все цветы и все наши улыбки! Не знайте печали, будьте всегда счастливы! Пусть ваши глаза сияют не только в этот весенний праздник! Любви и исполнения всех заветных желаний!

Мужчины Метростроя



Анжелика Романовна Камалова, рабочая маркшейдерской службы ЗАО «Метроподземстрой»

- Анжелика, что женщин привлекает в мужчине?
- Доброта, внимание, порядочность... Главное, чтобы между мужчиной и женщиной было доверие. Есть доверие, будет и уважение, а значит, будет и любовь.
- Какой подарок мечтаете получить на 8 Марта?
- Любимой женщине приятно получить букет цветов! Что еще? Сама не знаю, надо подумать!
- Как проведете праздничный день?
- Пока ничего не планирую. Скорее всего будем работать по скользящему графику. Но если повезет, хорошо бы отправиться в этот день с родными на дачу...

- Что будет на столе?
- Мясо, фрукты и вино!
- В чем секрет счастливой семейной жизни?
- Думаю, что семья не может быть без детей, без взаимного доверия и уважения, правильно?

Матвеева Татьяна Ивановна, инженер по подготовке производства ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

- Как Вас занесло в «Метрострой», в сугубо мужскую компанию?
- Меня привела в Метрострой сестра, 35 лет назад!
- В чем секрет женского счастья?
- У каждой женщины он свой. Мое счастье – дочь и внучка, у нас любовь и полное взаимопонимание.



Портянко Екатерина Анатольевна, рабочая маркшейдерской службы ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

- Я закончила Горный университет, факультет «освоение подземного пространства» и уже четыре месяца работаю в Метрострое.
- И как первые впечатления?
- Не женское это дело (смеется)! Сейчас молодые женщины стремятся к материальной самостоятельности, пытаются найти стабильную работу с высокой зарплатой, и я то же пока в поиске. Хочу еще где-нибудь поучиться. Может быть стану логистом... Или сметчицей!
- Екатерина, что же привлекает женщин в мужчине?
- Он должен быть добрым, заботливым и в то же время обладать лидерскими качествами, быть, что называется, харизматичной личностью. Ну и конечно, зарабатывать – быть добытчиком.

- Что такое женская хитрость?
- О, это наше врожденное умение заставить мужчину выполнять женские прихоти! Он даже не подозревает, кто «в доме хозяйин».

Дельвиг Галина Александровна, маркшейдер участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»

- В чем секрет счастливой семейной жизни?
- В терпении, в уважении друг к другу и конечно в любви...
- А кто, по-Вашему, «в доме хозяйин»?
- Обязательно мужчина. Правда, так получается не всегда. Все чаще женщина становится семейным лидером. Мужчина отступает на второй план и теряет свои мужские качества, а женщина – свою женственность. Ни к чему хорошему это не приводит.

Паламарчук Светлана Владимировна, рабочая маркшейдерской службы ЗАО «Управление-15 Метрострой»

- Что Вас привлекает в мужчине?



Чеснокова Елена Геннадьевна, участковый маркшейдер ЗАО «Метроподземстрой».

Студенткой Горного института Елена пришла в Метроподземстрой на производственную практику и осталась в Метрострое. Считает, что женщины во многом старательнее и ответственнее мужчин.

- Что Вас привлекает в мужчине?
- Наверное, мужественность, твердость характера и уверенность в себе. Ведь если мужчина уверен в себе, то и женщина рядом с ним чувствует себя уверенно. Но и добродушие, потому что мы, женщины существа капризные и нам необходимо понимание и отзывчивость.

- Какой подарок мечтаете получить на 8 Марта?
- Может быть, духи... И конечно, цветы!
- Как думаете провести этот день?
- Скорее всего отправимся с подругой в Эстонию и устроим там маленький праздник «души и тела» в спа-салоне...



- Мужчина должен отвечать за свои слова, быть ответственным, уметь выполнять мужскую работу у себя в доме: поменять проводку, например, забить гвоздь и тому подобное.
- Какой подарок мечтаете получить на 8 Марта?
- Цветы, внимание и любовь! А от руководства было бы неплохо что-нибудь в денежном выражении.
- Как думаете провести женский праздник?
- Отправимся в дельфинарий!
- В чем секрет счастливой семейной жизни?
- Никакого особого секрета нет, главное, понимать побудительные мотивы поступков другого человека, не «давить», уметь уступать друг другу, одним словом, находить компромиссы!

## С праздником 8 Марта!

Ольга Владимировна Чигарева, инженер по подготовке производства ЗАО «СМУ-11 Метрострой»



– Оля, как Вас занесло в «Метрострой», в сугубо мужскую компанию?

– Если честно, я работала совсем в другой сфере... Но ведь хочется попробовать себя в разных направлениях и найти занятие по душе. Здесь мне и коллектив очень нравится и работать интересно, поэтому чувствую себя на своем месте.

– Что же привлекает женщин в мужчине?

Мужчина должен быть умным, добрым, и понимать, что он – опора, это главное. Все остальное приложится!

– Какой подарок мечтаете получить на 8 Марта?

– Цветы!

– А Ваши любимые?

– Весной я люблю тюльпаны и сюрпризы...

– Как думаете провести женский праздник?

– Дома, с мужем и детьми.

– Муж помогает в этот день?

– Муж мне помогает всегда, и в праздники, и в будни. Мне с ним очень повезло!

– Можете поделиться секретом счастливой семейной жизни?

– Просто любить друг друга и уважать. И все будет хорошо!

– Кто, по-Вашему, «в доме хозяин»?

– Не знаю, у нас в семье, например, полное равенство. Если надо принять какое-нибудь решение, мы принимаем его вместе.

Светлана Николаевна Сухотина, машинист шахтного подъема ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

– Светлана, как Вам работаете в Метрострое?

– Очень хорошо! Я люблю и наш коллектив, и свою работу.

– Какие качества в мужчине привлекают женщину?

– Мне нравятся веселые, мужественные, добрые и покладистые мужчины!

– А какие цветы любите?

– Герберы, потому что они красивые, яркие и долго не увядают!



Анна Михайловна Байрышева, Управление ОАО «Метрострой»

– Анна, какие качества больше всего цените в мужчине?

– Ответственность!

Меркушева Любовь Алексеевна, сменный маркшейдер ЗАО «Тоннельный отряд-3»

– Любовь, Вам нравится Ваша работа?

– Очень нравится! Каждый день узнаю что-то новое... Параллельно учусь в московском горном университете на факультете «строительство подземных сооружений и шахт».

– А как родители относятся к Вашему выбору профессии? Ведь это сугубо мужская специальность.

– Для моих родителей самое главное, что я довольна своей работой. Надеюсь, что они гордятся мной.



Татьяна Геннадьевна Алексеева, машинист шахтного подъема ЗАО «СМУ №13 Метрострой»

– Настоящий мужчина – это...

... Это прежде всего надежный мужчина, который будет рядом в самые трудные моменты нашей жизни. У меня, например, и муж и двое сыновей работают в Метрострое, поэтому все мои мужчины всегда рядом!

Батракова Светлана Борисовна, рабочая маркшейдерской службы ЗАО «Управление-15 Метрострой»

– Какой подарок мечтаете получить на 8 Марта?

– Обязательно цветы! Мне очень нравятся лилии. Еще, не плохо бы колечко с изумрудом... Может быть, в этот день сын приготовит что-нибудь вкусное. Он, кстати, то же работает маркшейдером в Метрострое, закончил Горный институт. Выходит, у нас династия!

– Кто в семье главнее – мужчина или женщина?

– Я считаю, важнее взаимное уважение. Лично я за равноправие!



Гость редакции

## О МУЖСКОМ ПО-ЖЕНСКИ



**Н**ина Васильевна Зотова родилась в Тверской области. Окончила Ленинградский финансово-экономический институт им. Н.А. Вознесенского по специальности «бухгалтерский учет» с присвоением квалификации «бухгалтер-экономист».

В Метрострой Nina Васильевна пришла в 1972 году – стала работать заместителем главного бухгалтера в СМУ-9.

– В то время я работала заместителем главного бухгалтера на Механическом заводе №122, – рассказывает Nina Васильевна, – и как-то встретила свою однокурсницу, работавшую в СМУ-9, которая и рассказала, что их организации требуется бухгалтер. Меня приняли сразу, но проработала я там недолго, через год перешла на СМУ-15 и была 5 лет там главным бухгалтером, а с 1978 года стала работать в

бухгалтерии Управления, с 1979 – в должности главного бухгалтера. В этом году будет ровно 10 лет, как я вышла на пенсию.

С выходом на пенсию у Nины Васильевны появилась возможность посвятить себя главной своей страсти – зимней рыбалке в кругу верных друзей. Да, и такое увлечение бывает у женского пола! О том, что породило такую любовь, которая длится вот уже 40 лет, Nina Васильевна рассказала «Метростроителю».

– На это традиционно мужское увлечение меня подсадил муж, – рассказывает Nina Васильевна. – Мне было 35 лет, когда с супругом, заядлым рыбаком, я впервые пошла на рыбалку. Поначалу, правда, он рыбачил, а я ходила по грибы-ягоды, но со временем втянулась... Тогда еще мы часто ездили на Чудское озеро, что находится на границе Псковской области и Эстонии, там замечательная рыбалка!



Рыбачили с простой брезентовой лодки. Раньше мы выезжали и на летнюю, и на зимнюю рыбалку, пока не появилось второе мое увлечение – дача, которой теперь посвящаю оставшееся время.

Без друзей я – никуда! Они тоже все рыбаки, и на зимнюю рыбалку ездят в гости к ним. Со знакомой на машине едем на берег Финского залива, а отсюда уже на снегоходах добираться до места рыбалки.

Братья мне говорят: «Ну как ты можешь там сидеть зимой?». А мне нравится! Воздух чистый, природа... В этот раз я ходила на рыбалку одна, чуть забрезжит утро. Было сыро, на снегоходе побоялись ехать, и я добиралась в одиночку на финских санях. Брала с собой горячий чай, любимую книгу и рыболовные снасти... На месте делала лунки, насаживала наживку, мотыля, и ждала поклевки. С половины десятого и до пяти вечера – я на рыбалке. У меня хорошая теплая одежда, я не



мерзну. В сильные морозы, когда температура опускается ниже 25-30 градусов, правда, и в теплой одежде высидеть на одном месте сложно, я не хожу.

Знакомые к моему увлечению относятся хорошо – они сами все рыбаки, и женщины, и мужчины! Рыбалка для меня – непередаваемые эмоции. В этот раз я даже корвалол выпила перед рыбалкой, чтобы не так нервничать. Знаете, бывает, ждешь клева, ждешь, и вот – клюет, ты тянешь, а она раз – и сорвалась... Вообще, только рыбак рыбака поймет, какой это азарт! Как-то раз у меня сорвалась рыба, так я, не долго думая, куртку скинула, рукава закатала – и прямо голый рукой ее ловить стала!

В свободное от рыбалки время Nina Васильевна хозяйничает на даче, вышивает, печет пироги – к слову, безумно вкусные – подтверждаем всей редакцией!

– А летом обязательно езжу в Тверскую область, – говорит она, –

на свою малую родину... Я уехала оттуда, когда мне было 6 лет, но и по сей день тянет меня в те места, я без них не могу...



Колледж

## КОЛЛЕДЖ МЕТРОСТРОЯ: ПЕРВЫЙ ВЫПУСК ПО НОВОМУ СТАНДАРТУ

– **С** 1 сентября 2013 года вступил в силу новый стандарт образования, – рассказал «Метростроителю» директор Колледжа Метростроя Александр Дмитриевич Филатов. – С введением



этого стандарта начального профессионального образования изменились сроки и программа обучения: их унифицировали в соответствии с международными стандартами. Если раньше сроки обучения у нас были «круглыми» – 2,3 или 4 года, то теперь составляют 2,5 или 3,5 года или 10 месяцев. В программе нашего Колледжа остались профильные специальности начального профессионального образования, прекратился набор в группы «мастер Метростроя». Так, общее количество выпускников этого года – 272 человека. Зимой дипломы защищают 139 выпускников, обучавшихся общестроительным специальностям и таким специальностям, как мастер цифровой обработки и автомеханик. В июне стены Колледжа покинут оставшиеся 133 человека, закончившие 10-месячный курс обучения по направлениям «автомеханик» и «маляр-штукатур».

О преимуществах нововведения в сфере начального профессионального образования Александр Дмитриевич рассказывает с осторожностью:

– Реформирование – это всегда болезненный процесс, тем более, в системе образования, которая сама по себе достаточно консервативна. В новом стандарте образова-

**Привычный для выпускников «последний звонок» и защита дипломов вместо июня впервые прошли в этом году для учащихся Колледжа Метростроя в январе. Такое нововведение – требование нового стандарта в сфере начального профессионального образования к срокам обучения.**

ния, безусловно, есть плюсы, но оценивать или критиковать новый стандарт пока рано, должно пройти больше времени. Как в любом нововведении, в новом стандарте пока что существует много разночтений. Одно из преимуществ новшества – наличие времени на адаптацию. Наша специализация – подготовка рабочих кадров, что предполагает, что после выпуска ребята устраиваются на работу. Таким образом, выпуск в начале календарного года вполне удобен: достаточно времени, чтобы укрепиться на новом рабочем месте до весеннего призыва в вооруженные силы, а после службы вернуться на работу. Как показывает опыт, если выпускники приживаются за 3-4 месяца до весеннего призыва, то, как правило, возвращаются.

Наравне с преимуществами, появился и ряд вопросов. Например, сейчас нужно будет думать, чем занять наших преподавателей после выпуска до момента нового набора учащихся. Есть сложности и с реализацией производственной практики. Раньше мы могли формировать план обучения таким образом, что практика длилась непрерывно одну-две недели. Такой подход был удобен и для работодателей – они знали, на какой срок приходят к ним ребята, и для нас. Сейчас, с вводом нового стандарта, мы такой возможности лишены. К примеру, в программе первого курса обучения на практику отводится один день в неделю, но кто возьмет себе учащегося на один день? Это неэффективно

с любой стороны. Поэтому этот «один день в неделю» ребята проходят практику в наших производственных мастерских, и мы стараемся оптимизировать этот процесс. Ведь нельзя забывать о том, насколько важна практика для учащегося. По статистике, большинство наших ребят устраиваются работать именно туда, где проходили практику, поэтому мы придаем такое большое значение прохождению практики именно в организациях Метростроя.



Сейчас Колледж Метростроя проводит подготовку по 28 строительным специальностям, среди которых маляр-штукатур, арматурщик, бетонщик, сварщик, плиточник, машинист электровоза и другие, мастер цифровой обработки и автомеханики. Третий год подряд Колледж является лучшим профильным заведением в области подготовки профессиональных строительных кадров, высок и процент трудоустройства ребят после выпуска – более 90%.



# ЧЕЧНЯ ПО КОНТРАКТУ

В ущелье «Белого волка» никто не стреляет. Противоборствующие стороны могут брать воду из источника и даже перекусить. Однажды Вадим Киселев здесь встретился со старым армейским другом, который тоже спустился в ущелье, но только, с другой стороны.



**«М» – Почему это могло произойти?**

– Кто воюет за деньги, а кто за «боевые». Их выплачивала Родина воевавшим в Чечне российским солдатам и офицерам. Теперь нередко слышишь: «мы вас туда не посылали...». А разве «менты» и солдаты сами туда отправлялись? Насколько мне известно, сотрудники МВД не писали рапорты: «прошу меня отправить на войну в Северо-Кавказский регион...».

**«М» – Когда для Вас началась Чеченская война?**

– В 93-м году в стране творился невообразимый бардак, многомесячные задержки зарплаты были обычным делом. В это время знакомый предложил мне вернуться в армию. В военкомате посмотрели, как на сумасшедшего, но через несколько дней со мной был подписан контракт. Военная служба контрактника Киселева началась в радиотехнических войсках. Это было вынужденное решение – моей семье надо было как-то выживать, а в армии еще пытались вовремя выплачивать зарплату... Через год, в один «прекрасный» день меня вызывает командир роты и объявляет: «Нужно вывести радиотехнику из Чечни, а если не получится – взорвать». Итак, нам предстояло вывести с территории Чеченской республики или взорвать две радиотехнические станции. Официально первая Чеченская война началась в декабре 1994 года, для меня же она шла уже с ноября.

Станции мы взорвали, а вот выбраться из Чечни не смогли, застряли. В конце ноября все населенные пункты оказались перекрыты, первого декабря российская авиация нанесла удар по аэродрому Калиновская и Ханкала и вывела из строя все самолеты, находившиеся в распоряжении сепаратистов. 11 декабря Президент Российской Федерации Борис Ельцин подписал Указ № 2169 «О мерах по обеспечению законности, правопорядка и общественной безопасности на территории Чеченской Республики», было объявлено о начале военных действий. В Грозном наша группа из

трех технических специалистов присоединилась к небольшому отряду быстрого реагирования, «СОБРы» выполнив задачу должны были быть откомандированы из Чечни в конце декабря. У них была палатка с печкой, продукты. Мы рассчитывали выехать из Чечни вместе с ними. Но судьба распорядилась иначе. Мои ребята погибли в уличных боях, удерживая здание вокзала, а я провоевал с отрядом аж до пятого февраля. Оружие и патроны добывал в бою. Советские солдаты оказались отрезанными от России, государство фактически отказалось от нас. И по сей день не пойму, зачем мы сражались за каждый дом в центре Грозного, теряли десятки наших ребят. Зачем в плотную городскую застройку были введены танки? На улице Ленина прицельным огнем из высотных домов была полностью сожжена танковая бригада. Горела нефть, горели жилые дома, военная техника. В январе, когда из Ханкалы поступил приказ прекратить огонь и выпустить из Грозного чеченских боевиков, я видел, как уходя, они в лицо смеялись нашим солдатам. В январе я был тяжело ранен. Приходится признать, что наши солдаты оказались абсолютно не готовы к уличным боям с подготовленными боевиками на их территории. 5 февраля отряд СОБРа сняли из Грозного и отправили в Ханкалу, я был вывезен вместе с ними. А вокзал еще месяц переходил из рук в руки.

Первая Чеченская война началась очень странно. Многие советские армейские подразделения были выведены за пределы республики, оставшиеся же вступили в войну с чеченскими бандформированиями практически безоружными. Военная техника – танки, зенитно-ракетные комплексы, все было продано на территории Чечни, хотя согласно правительственной директиве ее следовало вывести из республики. Поэтому нам патроны приходилось добывать, а у боевиков

были отлично укомплектованные склады боеприпасов. Нам вообще ничего не подвозили, если какой-нибудь БТР, нагруженный медикаментами прорывался из Ханкалы, его тут же загружали ранеными и отправляли обратно.

**«М» – В чем, по Вашему, основная причина «Чеченского конфликта»?**

– Вы представляете себе, что такое самодельный мини-нефтезавод? Очень напоминает самонный аппарат. Две перегонки и получается 62-й бензин, красного такого цвета. УАЗики и БТРы чихают, но едут. Нефть в Чеченской республике бьет с глубины штыка саперной лопатки на чеченских огородах. По всей Чечне были воткнуты в землю трубы и горел газ. Добыча газа и нефти напоминала бурение на воду. Сколько дешевой нефти и газа в чеченской земле? Об этом мне нигде не удалось прочитать. По официальным данным на второй чеченской войне взорвано 16 мини-заводов. В то же время приходится признать, что последние две Чеченские войны унесли жизни больше, чем война в Афганистане.

**«М» – Вам довелось принять участие и во второй чеченской войне...**

– Да, в 1999 году я начал работать в ГУВД Санкт-Петербурга

и ЛО инспектором в отделе организации работы спецучреждений милиции и конвоирования. Через два года, в феврале 2001-го по разнарядке я снова оказываюсь в Чечне. Ехать не хотелось ни за какие деньги, но приказ есть приказ. Я снова в центре Грозного, у самого цирка, где в то время располагался штаб мобильного отряда МВД по Северо-Кавказскому региону. В круг моих задач входили проверка организации службы и оказание бытовой помощи на блокпостах в районах, прилегающих к Грозному. Должен сказать, что на второй чеченской войне главной сдерживающей силой с российской стороны были именно милицмейские формирования. В Грозном в тот период было всего два воинских подразделения Министерства обороны, их привлекали в основном для крупномасштабных зачисток. Вторая чеченская – это партизанская, снайперская война, открытых боевых действий практически не было, но от этого легче эта война не стала. Уже в апреле 2001 года объявили, что война в Чеченской республике закончена и перестали выплачивать «боевые». Людей же продолжали убивать, они рисковали жизнью и здоровьем, гремели взрывы, близким приходили похоронки. Грозный был наш только



## СПРАВКА

Вторая чеченская война (официально называлась контртеррористической операцией на Северном Кавказе (КТО) – обиходное название боевых действий на территории Чечни и приграничных регионов Северного Кавказа. Началась 30 сентября 1999 года (дата ввода Вооруженных Сил России в Чечню). Активная фаза боевых действий продолжалась с 1999 по 2000 год, затем, по мере установления контроля Вооруженными силами России над территорией Чечни, перешла в ведение местных чеченских сил самоуправления и самообороны с 0 часов 16 апреля 2009 года режим КТО отменен.

Материал из Википедии

не смогли уехать. Все женщины в возрасте от 55 лет. Многие из них – жены местных чеченцев. Кому они помешали? И как могли такое допустить? В командировке я пробыл больше трех месяцев и проехал с инспекцией практически по всей Чечне. Зная все опасные точки этих дорог сопровождал караваны – свежие милицмейские отряды, откомандированные на замену убывающих в Ханкалу. Такой отряд везет с собой все – оружие, боеприпасы, снаряжение, вплоть до разборных кроватей. Это была опасная и тяжелая работа. Но мне вспоминается маленький горный аул, два или три дома, в которых живут одни старики. Старый чеченец подошел к бронетранспортеру: «ночевать приходите в мой дом, у меня не опасно». В комнате я увидел старый пиджак с двумя орденами Славы. «Ты же чеченец, дедушка, скажи, как прекратить войну?». «Для этого надо всех нас сделать мертвыми». Город Грозный отстроили, вложили огромные деньги, в центре постоянно базируется питерский отряд ОМОНа, охраняет комплекс правительственных зданий. Почему же в Грозном продолжают взрывать «ментов»?

Подполковник МВД Вадим Николаевич Киселев награжден многими орденами и медалями. В июне 2013 года он вышел на пенсию и продолжил «службу» в должности специалист по ГО и ЧС и спецработе в ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой». Вадим Николаевич, поздравляем с мужским праздником, здоровья и успехов в работе!



днем, а ночью власть менялась, начинался обстрел блокпостов. Уже тогда боевики применяли разнообразную тактику организации дистанционных взрывов в местах скопления народа. Например, в центре города взрывается небольшая мина, погибают 2 человека, выезжает наряд милиции. В момент наибольшего скопления людей на том же месте происходит второй взрыв. В майские праздничные дни 2001 года на территории Чечни чеченскими снайперами были убиты 62 пожилые русские женщины, пережившие ад первой чеченской войны; по разным причинам они





23 Февраля – День защитника Отечества

# «ПИОН» (ИЗДЕЛИЕ 2С7) – САМОЕ МОЩНОЕ ОРУЖИЕ СОВРЕМЕННОСТИ

Через ограждение я подхожу к нависающей над гусеницами кабины, берусь правой рукой за верхнюю скобу, она почти на полметра выше моего роста, и, приподнявшись на левой ноге, пытаюсь поставить правую на ведущее колесо гусеницы, чтобы поднявшись на ней взметнуться на 3-метровую высоту кабины, сделать шаг по крыше, нырнуть в люк... Но ни нырнуть, ни тем более взметнуться, как это было 40 лет назад, я не могу. Да и люк кабины наглухо прихвачен сваркой. Да, эта боевая машина не проходит заводские или регламентные испытания, она – Музейный экспонат. А я ее инженер-конструктор электротехнического отдела, уже не первый год «Ветеран Метростроя», пришел навесить стародруга в Санкт-Петербургский Артиллерийский музей.

Мой грозный товарищ приветствовал меня молча. Кабина изделия 2С7, составляет гордость отечественной военной конструкторской мысли и советского машиностроения.

Я продолжаю держаться за скобу, от ладони по руке тянет холодом, а память возвращает из прошлого друзей и коллег, силуэты деталей, дни и ночи сборок, череду пронзительных событий. Поверьте, я не переоцениваю все, что сделано, я расскажу и вы убедитесь, что иначе воспринимать прошлое я никак уже не смогу, да и течение мировых событий лишь укрепляет мое отношение к нему, к моему прошлому.

Осенью 1969 года наш конструкторский электротехнический отдел только что отметил первую пятилетку своего пути. В последний час рабочего дня, когда спина становилась колом, а ноги дубели от топтания перед кульманом, начальник отдела Анатолий Романенков созвал нас к своему столу.

«Я подготовил доклад по новой теме, для решения которой у нашего отдела уже нет времени». Ни один из нас не моргнув глазом, не стал возмущаться и спрашивать: «Как? Почему?». Все знали – это традиция! Разработать проект к сроку заданному Генеральным конструктором Ж.Я Котиним необходимо и точка.

**Жозеф Яковлевич Котин** (10 марта 1908–21 октября 1979) – советский конструктор танков и тракторов, генерал-полковник инженерно-технической службы, доктор технических наук. Герой Социалистического Труда. С 1937 года – главный конструктор Кировского завода. В 1941–1943 годах – заместитель наркома танковой промышленности СССР, главный конструктор Челябинского тракторного завода. Возглавлял работы по созданию тяжелых танков КВ-2, КВ-1, КВ-85, ИС-1. Котин является одним из создателей знаменитого тяжелого танка в период второй мировой войны – ИС-2 со 122-миллиметровой пушкой Д-25Т. В период 1943-1944 гг. под руководством Котина на базе танков КВ-1С и ИС были созданы самоходные артиллерийские установки СУ-152, ИСУ-152, ИСУ-122.

Википедия

Анатолий доложил: «Через 3 месяца нашей группе, возглавляемой Главным конструктором, Николаем Васильевичем Куриным необходимо разработать и защитить у Заказчика эскизный проект объекта 216 по заводской индексации или САУ203 по общетехнической. (САУ – самоходная

Ветеран Метростроя, инженер монтажного участка Управления механизации – филиал ОАО «Метрострой» Владимир Николаевич Купоров начал инженерную службу Отечеству в «Особом конструкторском бюро танкостроения» – ОКБТ Кировского завода в подразделении самоходных артсистем и стартовых комплексов. Участник проектирования, заводских и войсковых испытаний подвижных ракетных установок РТ15, РТ20 рассказал о создании самой мощной самоходной артустановки САУ 203.



## СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

После эвакуации в 1941 и до окончания войны специалисты конструкторского бюро работали на Уралмаше и в Челябинске, где в т. н. «Танкограде» создавалась ударная мощь Советских вооруженных сил – танки и артсамоходы. К стати, первые САУ122 в количестве 25 единиц в начале декабря 1942 года после показа ГКО были направлены на Волховский фронт, в составе двух полков участвовали в прорыве блокады 12-18 января 1943года. В боевых операциях их сопровождали главный конструктор вооружения Курин Н. В. И главный конструктор САУ Горлицкий Л. И.

артиллерийская установка, прим. ред.)

Подразделение стартовых комплексов и самоходных артустановок Курина Н.В. состояло из нескольких конструкторских отделов. Отдел корпусников – это скелетообразующая основа машины, внутри которой размещаются все системы, а также боевой расчет. И эту «начинку» корпус обязан защитить: на танке от снарядов, на САУ от обстрела пулеметами, от осколков взрывающихся мин и снарядов. Отдел установки маршевого двигателя и трансмиссии,

И, наконец, два сямских близнеца, наш «отдел электрического оборудования» с задачей управления всеми операциями боевой машины и «отдел гидравлических приводов», выполняющих эти команды управления.

После определения функций механизмов и режимов их работы электрики выбирают элементы управления и сигнализации и выдают техническое задание на разработку конструкции пультов, щитов переходных соединений. В период эскизного проектирования мы работали над системами шасси и производства выстрела всем коллективом. Шасси – тоже, что и у любой транспортной машины, а вот разработка систем заряжания и производства выстрела восьмидюймовой пушки 2А44, смонтированной на шасси производилась впервые.

Имеющийся на заводе макет орудия оказался непригодным: поднять на линию заряжания сто десятых килограммовый снаряд вручную было невозможно. Срочно формулировались требования к механизму доставки боезаряда в лоток заряжания. Но еще более важным становилась задача доставки этого заряда в камору ствола.

Спорами заканчивались обсуждения о недопустимости применения мускульной силы obsługi. Заказчик предписывает разместить на борту до десяти боекомплектов. Если их уложить внутри корпуса, то как их извлечь в бою с требующей

скорострельностью в 2 минуты? Нет свободного пространства для механизма подачи!

В 1939 году Николай Васильевич был заместителем начальника артиллерийского опытного конструкторского отдела, который проектировал орудие для первого Советского тяжелого танка КВ-1. В 1942 г. на «Уралмаше» Курин проектировал вооружение самоходки СУ-85 на базе танка Т-34. При заключении беседы он напомнил: «До принятия окончательного решения осталось 2 дня!». Если по истечении двух дней решения не находилось, Курин говорил: «Подумайте, посчитайте до завтра!».

А завтра становилось еще сложнее. Дополнительно просчитанные габариты, нагрузки или давления нередко вызвали решительное несогласие сотрудников других отделов и обсуждение возобновлялось.

В последнюю неделю трехмесячного срока в КБ появился лысоватый, среднего роста мужчина в аккуратно сшитом по спортивной фигуре костюме. Это был Иван Иванович – представитель нашего заказчика, Главного ракетно-артиллерийского Управления (ГРАУ). Первые дни он обретался в отделе компоновки, потом общался с корпусниками и трансмиссионниками, а нас, «близнецов», «тестировал» в последний день.

В беседе с разработчиками электрогидравлических приводов заряжания и производства выстрела он определил приоритетные задачи: защищенность систем от воздушных атак и защита боевого расчета при движении САУ в зонах повышенной радиоактивности. После этой беседы мы поняли, что вариант заряжания орудия нашей разработки принят, и не будет предметом обсуждения.

Не прошло и месяца после отъезда Ивана Ивановича как Главный конструктор сообщил о получении из ГРАУ технического задания (ТЗ) на проектирование и сборку опытного образца.

В конце 60-х годов в Советском Союзе опережающими темпами разрабатывалась и внедрялась в серию семейство самоходных артсистем с индексом – 2С с добавлением калибра ствола и названием садовых цветов. 2С1 «Гвоздика» – САУ122 гаубица; 2С2 «Фиалка» – САУ122 для воздушно-десантных войск и т.д. Завершила этот ряд наша пушка 2С7 «Пион» – САУ203.

Наша 8-ми дюймовка по ствольной части не была новинкой для российской промышленности. Для обороны крепостей на стационарном основании она выпускалась еще в 1860-1880 г. Позже, на крейсерах Военно-морского флота она вообще была главным ударным оружием.

Но в ТЗ для нас предусматривалась дальность стрельбы не менее 35 км осколочно-фугасным, а активно-реактивным еще на 10 км дальше. Решение такой задачи возможно только при увеличении начальной скорости снаряда на выходе из ствола до 1000 метров в секунду, что вызвало значительное увеличение длины ствола.

И так мы приблизились к главному вопросу – технологическому

обеспечению материалами, к механообработке этих материалов, к компенсации силы отдачи при выстреле и к обеспечению заданной скорострельности боевым расчетом.

Вспоминая сейчас события более чем 40-летней давности должен сказать, что на всех предприятиях трудились напряженно, но как-то легко и по-деловому. Нашей группе электриков для согласования проектов с доработкой изделий до уровня наших требований, приходилось часто бывать в других конструкторских бюро, на испытательных стендах. И во многих городах Союза мы видели понимание и старание сделать лучше, сделать быстрее.

Менее чем за год в Опытном производстве ОКБТ закончилась сборка первого образца объекта 216. В носовой части корпуса, вынесенное вперед за гусеничный обвод, находится отделение управления для механика-водителя, наводчика и командира САУ, под броневой защитой от пуль и осколков, отравляющих веществ и радиоактивного заражения. Далее находится моторно-трансмиссионное отделение. Следующее помещение с двумя люками – для экипажа с такими же, как и в отделении управления характеристиками обитания. На корме корпуса на вертлюге установлена пушка с оборудованием гидроприводов для наведения по горизонту ±15° и вертикали до 60°, как орудие открытого типа.

В кормовую часть корпуса установлено сошниковое устройство на мощных гидравлических элементах, которые воспринимают обратные силы от выстрела и гасят их. Кормовое расположение артиллерийской части позволяет двигаться откатным частям вне корпуса шасси до полутора метров.

Изготовлением опытного образца и его испытаниями в основном решалась задача заводского масштаба.

Проведенные государственные испытания, включая залповую стрельбу на максимальную дальность и длительные марш-броски по пересеченной местности в разных климатических зонах, подтвердили характеристики технического задания, на основании чего в середине 1970-х Правительством СССР принято решение о серийном выпуске САУ 203 «Пион», самого мощного орудия современности. Наша группа электриков обеспечивала все виды работ и испытаний. И по сей день наша установка находится на вооружении Ракетно-артиллерийских бригад резервного командования. А я теперь посещаю музей, что бы вместе с боевым другом «Пион» вспомнить трассы полигонов и стрельбищ.

Поздравляю создателей боевой техники и боеприпасов, Ветеранов Великой Отечественной войны, военнослужащих последующих поколений с «Днем защитника отечества» и прошу отозваться метростроевцев, служивших на самоходах 203.

Владимир Купоров  
тел.: 8 (921) 970-03-62

23 Февраля – День защитника Отечества



# ПО МИННОМУ ПОЛЮ



Ветеран Метростроя, полковник запаса Игорь Николаевич Тарасов проработал в Управлении «Ленметрострой» старшим инженером по ГО и ЧС 22 года. Организовывал занятия и учения по ГО, проводил проверки и учения в подразделениях, составлял отчеты в Министерство транспортного строительства. На протяжении всего этого периода Метрострой на учениях и проверках получал только хорошие и отличные оценки. Игорь Николаевич награжден многими орденами и медалями. Сегодня полковник Тарасов поделился своими воспоминаниями о нелегкой службе сапера...

## САПЕРНЫЙ БАТАЛЬОН

В 1957 году я получил назначение в город Калининград, в армейский инженерно-саперный батальон.

Батальон состоял из инженерно-саперной роты, технической роты, дорожной роты, разведвзвода, понтонного взвода, козвзвода и взвода связи. Я попал в инженерно-саперную роту командиром саперного взвода, в котором два года не было командира.

Помню мой первый взрывоопасный предмет, который нашли дети на озере «Летнем», рядом с частью. В училище мы изучали устройство противопехотных, противотанковых, специальных мин и различных фугасов. Здесь смотрю, железка со сработанным капсюлем и крыльчатка на конце. Железка оказалась стабилизатором от минометной мины...

За 6 лет службы в саперном батальоне мною было разминировано и ликвидировано более 2500 взрывоопасных предметов, в основном минометные мины, различные артиллерийские снаряды и даже

6 авиабомб. При разминировании подобных мин с нашего выпуска в Прибалтийском военном округе погибли несколько офицеров. Погибли офицеры в основном не от незнания устройства взрывоопасных предметов, а от привыкания к процессу разминирования, от несоблюдения элементарных мер безопасности. Чувство опасности постепенно притуплялось. Как-то по заявке приехал с группой на Бальгу (это мыс в Куршском заливе между Ладушкиным и Мамоново). В 50 метрах от жилого дома проходит траншея, в которой было засыпано 75 106-мм артиллерийских снарядов. Снаряды с проржавевшими взрывателями и окислившимся гексогеном в запале. Снаряды необходимо было уничтожить на месте, но в этом случае был бы разрушен жилой дом. Старушка-хозяйка слезно просила не уничтожать снаряды на месте. Решил перетаскивать их в подвал разрушенного замка, находящегося на расстоянии 100 метров. Таскать снаряды пришлось самому. Если бы снаряд взорвался в руках солдата я не знаю, как бы смотрел в глаза матери, да и командование все равно обвинило бы в несоблюдении мер безопасности. Так было всегда, когда выезжали по заявке на разминирование. Первые снаряды переносил очень осторожно, боялся задеть о ветки кустов, особенно взрывателем. Затем поверил, что все будет нормально. Это было одно из многочисленных скоплений снарядов, разминированных мною. За 6 лет, особенно 1960–1962 годы,

их было множество и даже более опасных. Приходилось выковыривать мины из мерзлого грунта, доставать из воды, освобождая от снарядов дно колодцев. 80% найденных взрывоопасных предметов приходилось переносить или перевозить от места нахождения до места подрыва. При уничтожении взрывоопасных предметов обычно выставлял оцепление вокруг центра взрыва, но солдаты могли до взрыва из любопытства и нетерпения подойти к месту взрыва.

Особенно сложно было с авиабомбами и термитными снарядами. За шесть лет пришлось заниматься и сплошным и контрольным разминированием, разминированием по заявкам. В районе Добровольска Калининградской области в сплошном разминировании принимал участие весь взвод. Мы буквально прощупали каждый сантиметр 2 гектаров земли миноискателями. Затем по акту сдали представителю 11-й Армии. Контрольным разминированием занимался обычно с небольшой группой солдат (8–10) человек после сплошного разминирования. Но в основном приходилось разминировать по заявкам, по всей Калининградской области, особенно весной при вспашке земли, когда обнаруживали мины, бомбы, снаряды.

Я также участвовал в разминировании склада снарядов и минометных мин в Калининграде, где находится кинотеатр «Октябрь». В числе других занимался погрузкой, вывозкой и уничтожением за

пределами Калининграда снарядов и мин.

В моем батальоне были офицеры, служившие в должности командиров взводов по 12–15 лет, участники штурма Кенигсберга. Они рассказывали о разминировании подвалов Королевского замка, в которых находились картины. Там приходилось работать в противогазах из-за трупного запаха в подвалах.

В конце 1959 года меня назначили командиром взвода управляемого минирования. Управляемое минирование было разработано еще до войны. На оставляемой нашими войсками территории заминированные стратегически важные объекты подрывались при помощи мощной радиостанции «Коминтерн» из Москвы. Так было подорвано здание Дома Советов в Харькове, где после занятия города разместилось гестапо. У нас же во взводе были фугасы тактического действия (ФТД) и радиостанция Р-104, которые приводили в действие отдельные фугасы и мины, а также ставили в боевое положение минные поля на расстоянии до 25 км. Кроме ФТД были приборы подрыва отдельных мин и фугасов по проводам.

Приходилось участвовать с конструкторами и в испытаниях новых мин МОН-100 и МОН-200. Меня поразили их боевые свойства. Мина МОН-100 поражала осколками на глубину 100 метров и шириной полосы 9 метров, МОН-200 – соответственно 200 и 15 метров. Когда поставили мины и ушли в укрытие, в моей

мины оказались 17 отверстий от осколков. Командуя взводом управляемого минирования, на учениях часто приходилось имитировать взрывы артиллерийских снарядов и атомные взрывы. Один раз на учениях, из-за чрезмерного усердия и собственной глупости, попал под разрывы боевых артиллерийских снарядов. Но боязни за свою безопасность не было, ее заглушило чувство ответственности за жизнь солдат.

За разминирование и отличную боевую подготовку взвода Игорь Николаевич был представлен к ордену «Красная звезда».

## ОТДЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗИРОВАННЫЙ ПОЛК ГО

22 февраля 1969 года наш батальон подняли по тревоге, привезли в Ташкент и погрузили на самолет. Мы прилетели в Нукус, столицу Кара-Калпакии. Автобусами перевезли в город Бируни. На улицах кучами лежали деревья, лед и ил. Город был оцеплен войсками, чтобы не было паники и мародерства. Мы работали в городе месяц. Откапывали трупы (147 погибших) скрюченных в разных позах стариков и детей, заваленных льдом и илом. Ужасное зрелище. Откапывали промышленные и продовольственные товары на республиканских складах, дворы и дома жителей города. Город Бируни находится на излучине р. Аму-Дарья, где в период ледохода скопилось много льда. Как потом рассказывал мне мой однокашник по Московскому училищу Федя Варламов (начальник штаба саперного батальона и член комиссии ЧС республике Кара-Калпакии), при движении льда образовался затвор из торосов, который саперы не сумели взорвать, даже 1.5 кг зарядами, что категорически запрещено, а летчики не успели разбомбить. В результате вода в реке поднялась и образовался водяной вал высотой 3.5 метра, который и накрыл город.

## Поздравляем!

# ВАДИМУ ИВАНОВИЧУ ХОДОСОВУ – 60!



25 февраля исполнилось 60 лет заместителю генерального директора ООО «Тоннельный отряд-4» Вадиму Ивановичу Ходосову. В преддверии юбилея «Метростроитель» встретился с Вадимом Ивановичем и узнал, чем живет ТО-4.

Трудовая деятельность В.И. Ходосова началась сразу после окончания техникума Авиационного приборостроения и автоматики в НИО «Электроавтоматика» в 1973 году. Спустя 6 лет Вадим Иванович переходит работать инженером в ПО «Электронприбор» и в это же время без отрыва от производства заканчивает институт Авиационного приборостроения. После он становится заместителем директора Внешне-торговой фирмы. В ООО «Тоннельный отряд-4» Вадим Иванович работает заместителем генерального директора с февраля 2003 года, уже более 10 лет. Осваивая новые направления работы, связанные с микротоннелями и строительством метрополитена, Вадим Иванович благодаря своей целеустремленности, организаторским способностям, опыту успешно справляется с поставленными задачами. Грамотный специалист и руководитель, умеющий находить эффективные пути решения поставленных задач, Вадим Иванович награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», также ему объявлена Благодарность Губернатора Санкт-Петербурга.

– В феврале 2003 года я пришел в ООО «Тоннельный отряд-4» с разработанным на 10 лет вперед бизнес-планом, где были прописаны работы по строительству объектов нефтегазовой промышленности и канализационных коллекторов. Тогда же, в 2003 году мы получили подряд на строительство двух наших первых серьезных объектов – ливневой и сливной канализации на Вантовом мосту и переходе под Невой для БТС-2. Это было своеобразным «боевым крещением» для ООО «Тоннельный отряд-4». Но мы справились, и справились на «отлично»!

Показав наглядно преимущество использования метода микротоннелирования, совместно с Метростроем мы получили подряд на строительство участка газопровода Грязовец-Выборг, входящего в состав Северо-Европейского газопровода. Мы доказали неоспоримое преимущество метода микротоннелирования при прокладке трубопроводов по сравнению с классическим способом наклонного бурения. При укладке трубопровода при помощи на-

клонного бурения происходит повреждение изоляции труб, что ведет к нарушению сроков службы трубопровода. В то время метод микротоннелирования практически не применялся в нефтегазовой отрасли и был достаточно затратным: такой способ предполагал закупку специальных железобетонных труб за границей, дорогостоящих зарубежных проходческих комплексов... Совместно с Метростроем был приобретен проходческий комплекс Herrenknecht AVN -2000D, ТО-4 обзавелся также и собственными щитами меньшего диаметра, которые мы освоили и адаптировали под наши работы. Было запущено производство труб на заводе ЗАО «ЖБКИД», позже налажено производство и на ЗАО «Метробетон», таким образом метод микротоннелирования стал удобным, надежным и практически не имеющим альтернатив для прокладки коммуникаций без вскрытия земной поверхности.

В феврале 2013 года моей работе в ООО «Тоннельный отряд-4» и бизнес-плану исполнилось 10 лет. Считаю, что бизнес-план реализован: нам удалось развить микротоннелирование, успешно внедряя этот метод в различных областях строительства. Мы участвовали в строительстве таких важных и значимых объектов, как Балтийская трубопроводная система, участок Грязовец-Выборг Северо-Европейского газопровода со сложнейшими трассами под Сайменским каналом и Невой в районе Кировска, переходами под ж/д полотном и федеральными дорогами, Кольцевой автодороги, имели опыт работы в Москве на строительстве коллектора для укладки нефтяной трубы в районе Новокосино и на строительстве канализационного коллектора в Барвихе. В 2006 году ООО «Тоннельный отряд-4» освоил новое для себя направление горизонтально-направленного бурения, приобрел для проведения работ два комплекса ГНБ и успешно участвовал в реконструкции моста Лейтенанта Шмидта, строительстве Западного скоростного диаметра, дамбы в Кронштадте и в сооружении других значимых строительных объектов. Нами успешно сооружен канализационный коллектор для жилого комплекса «Балтийская жемчужина», выполнена полная реконструкция главного канализационного коллектора в Гатчине, множество других социально важных объектов инфраструктуры, в настоящее время мы строим коллектор для огромного жилого массива на Парнасе – для ЖК «Северная Долина». Уверен, впереди у ООО «Тоннельный отряд-4» еще множество сложных и интересных объектов!

Уважаемый Вадим Иванович! Примите самые искренние и теплые поздравления с 60-летием! Желаем Вам крепкого здоровья, благополучия, спокойствия, а ООО «Тоннельный отряд-4» – новых строительных объектов, процветания и идти в ногу со временем!

## ДЕНЬ ВЫВОДА ВОЙСК ИЗ АФГАНИСТАНА

В 1989 году, 15 февраля последние советские войска покинули государство Афганистан. Так закончилась 10-летняя война, в которой Советский Союз потерял свыше 15 тысяч своих граждан. День вывода войск из Афганистана – это праздник афганцев-ветеранов, день памяти и скорби обо всех погибших воинах-интернационалистах. Советские власти не очень охотно вспоминали о той войне, вероятно поэтому праздник и не получил статус официального. Но независимо от политической оценки, нельзя забывать отвагу и мужество, волю и самоотверженность наших воинов. Они выполнили приказ и тем снискали глубокое уважение своих сограждан. Тех, кто служил в Афганистане, можно узнать, не только по орденам и медалям на штатской одежде, их узнаешь по твёрдым лицам, обожжённым войной. Наверное, только тот, кто побывал в бою способен понять истинный смысл слов «честь», «мужество», «верность». От всего сердца поздравляем метростроевцев, служивших в рядах Ограниченного контингента, участников боевых действий в далёких долинах Шинданда и Кандагара, Кундуза и Нангархара. Память об Афганской войне жива и стереть ее не смогут ни годы, ни расстояния.



Память

# КАК ЖАЛЬ, КОГДА УХОДЯТ ЛЮДИ...



**М**ария Ивановна Горышина в Ленметрострое была знакома многим. Ее уважали, любили, прислушивались к ее советам...

Родившись в большой и дружной семье служащего и домохозяйки, где помимо нее было еще пятеро детей, Мария Ивановна уже с раннего возраста понимала, что такое сплоченный коллектив, команда, где один за всех...

Знала Мария Ивановна и что такое страшные военные дни: она только окончила 9 классов, когда разразилась Великая Отечественная. С марта 1942 года в составе НКПС №5 Мария Горышина трудилась на берегу Ладоги, на строительстве оборонительных рубежей. Несмотря на тяжелое время, она окончила старшую школу и поступила в ЛИИЖТ, в то время один из первых вузов города, куда

принимали документы для поступления. Учеба пришлось на самый разгар войны, но не смогла нарушить планы: в 1948 году Мария Горышина получила диплом инженера путей сообщения-энергетика. Казалось бы, вовсе «не женская» специальность, но люди, прошедшие закалку войной, не делили работу на мужскую и женскую: пока мужчины защищали Родину на фронтах, женщины трудились...

После ЛИИЖТа Марию Ивановну вновь ждал Метрострой: она стала работать в КЭММР (Контора электромеханомонтажных работ), причем работа была далека от «кабинетной». Юная девушка (ей было 25 лет) возглавила бригаду электромонтеров-мужчин. Все знания и премудрости метростроения Мария Ивановна приобретала на производстве от своих учителей и коллег.

Когда монтажные работы КЭММР передали СМУ-9, Мария Ивановна Горышина, имея за плечами богатый опыт, со временем успешно возглавила ПТО, где и работала до выхода на пенсию. Ее добросовестный труд не раз отмечался самыми высокими наградами и званиями, среди которых орден «Знак Почета», врученный лично К.Е. Ворошиловым, и Почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

Жизнь Марии Ивановны была насыщенной и интересной, неразрывно связанной с Ленметростроем: более полувека прошли в окружении лучших учителей, доброжелательных коллег, верных друзей и учеников. Она любила свою работу всем сердцем.

30 января этого года Марии Ивановны Горышиной не стало... Она ушла, не дожив совсем немного до своего юбилея: 10 апреля ей исполнилось бы 90 лет. Светлая память Вам, Мария Ивановна!

## ОТКРЫТИЕ СПАРТАКИАДЫ ОАО «МЕТРОСТРОЙ» – 2014

Лыжными гонками на дистанциях 2 км и 5 км стартовала XXVII Спартакиада ОАО «Метрострой».



**Т**еплая и капризная зима не испугала любителей лыж. Несмотря на то что в городе в это время снега не было, на месте проведения соревнований господствовала настоящая зима: местность в районе Лемболово-Орехово финны всегда называли «снежный мешок». Метростроители смогли убедиться в этом: дистанции для соревнований были подготовлены на «отлично». За звание сильнейших гонщиков боролись 29 девушек и 59 мужчин из 13 организаций.

**Победителями на дистанции 5 километров среди женщин стали:**

- 1 место – О. Ващилко (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 5 мин. 14 сек.;
- 2 место – Я. Галимьянова (ЗАО «Управление-20 Метрострой») – 5 мин. 16 сек.;

3 место – Ю. Жарова (ЗАО «СМУ-11 Метрострой») – 5 мин. 17 сек.;

**Победителями возрастных групп стали:**

- 1 гр. – А. Цветкова (ЗАО «СМУ-11 Метрострой»);
- 2 гр. – Я. Галимьянова (ЗАО «Управление-20 Метрострой»);
- 3 гр. – О. Ващилко (ЗАО «Тоннельный отряд-3»);
- 4 гр. – А. Трофимова (ЗАО «Тоннельный отряд-3»);
- 5 гр. – Е. Пирогова (ЗАО «СМУ №13 Метрострой»).

**Победителями на дистанции 5 километров среди мужчин стали:**

- 1 место – А. Ерохин (ЗАО «Компакт») – 12 мин. 43 сек.;
- 2 место – И. Зайцев (ЗАО «Управление №10 Метрострой») – 14 мин. 57 сек.;
- 3 место – С. Селиверстов (ЗАО «Тоннельный отряд-3») – 15 мин. 02 сек.

**Победители возрастных групп:**

- 1 гр. – И. Зайцев (ЗАО «Управление №10 Метрострой»);
- 2 гр. – А. Ерохин (ЗАО «Компакт»);
- 3 гр. – Е. Непомелуев (ЗАО «Компакт»);
- 4 гр. – С. Селиверстов (ЗАО «Тоннельный отряд-3»);
- 5 гр. – Ю. Кузнецов (ЗАО «Тоннельный отряд-3»).

В командном первенстве сильнейшей стала команда ЗАО «Тоннельный отряд-3», на втором месте лыжники ЗАО «СМУ №13 Метрострой», на третьем – спортсмены Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой».

Поздравляем с открытием Спартакиады и желаем успешных стартов!



## ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

МАРТ

2	Юрий Иванович СИДЕЙ (АТП) – 80-летие
3	Василий Дмитриевич УЛЬШИН (Управление-20) – 55-летие
4	Надежда Ивановна КРИВОШАПОВА (АТП) – 75-летие
6	Ирина Никифоровна ЛИХТЕНШТЕЙН (Поликлиника) – 85-летие Владимир Александрович АНДРИАНОВ (СМУ №13) – 55-летие Василий Петрович ВОЕВОДИН (Управление-20) – 65-летие
12	Михаил Владимирович СОНЧИК (СМУ-9) – 60-летие
13	Виктор Васильевич ЯСКЕВИЧ (УМ) – 60-летие
18	Вера Анатольевна МАМАЕВА (СМУ №13) – 55-летие Василий Павлович КИРИЛЛОВ (СМУ-11) – 75-летие
19	Ангелина Серафимовна СКРИПОВА (СМУ №13) – 55-летие Надежда Николаевна ВОЛКОВА (Управление-15) – 60-летие
20	Лариса Васильевна ТРИШИНА (СМУ-11) – 55-летие Хайдар Абязович НИЯЗОВ (СМУ-11) – 80-летие
21	Олег Борисович КАЙНОВ (СМУ-9) – 75-летие Людмила Петровна КАБАНОВА (ТО-3) – 70-летие Галина Петровна ГРИГОРЬЕВА (АТП) – 75-летие
22	Раиса Алексеевна УДАЛОВА (Управление) – 75-летие Зоя Григорьевна КАДИЛИНА (СМУ-11) – 80-летие
24	Юрий Петрович АКШИБАРОВ (СМУ-9) – 75-летие
26	Юрий Алексеевич СМИРНОВ (УМ) – 55-летие Антонина Павловна МОНИЧЕВА (СМУ-11) – 90-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 03.03.2014 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а

Телефон: (812) 635-77-28

metrostroy@mail.ru

www.metrostroy-spb.ru

Отзывы направлять по адресу редакции.

Тираж 1700 экземпляров.