

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ТУЛЬСКИЙ ЩИТ:
БОЛЬШИЕ
«СМОТРИНЫ»

СТР. 2

ЛАЭС-2:
МЫ СТРОИМ
ТОЛЬКО «КОРОБКУ»

СТР. 5

ПЕРВЫЙ
КАЗАХСТАНСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН

СТР. 6

ИТОГИ СПАРТАКИАДЫ
МЕТРОПОЛИТЕНОВ
РОССИИ

СТР. 7

САЙМА: ЕСТЬ ВТОРОЙ ТОННЕЛЬ!

19 сентября проходчики ООО «Тоннельный отряд-4» вывели щит AVN 2000 D в приемную камеру, успешно завершив проходку тоннеля под Сайменским каналом для второй нитки Северо-Европейского газопровода.



Опираясь на ограждение 12-метрового приемного котлована, руководитель ООО «Тоннельный отряд-4» Николай Зубов зорким взглядом оценивает состояние режущего органа проходческого комплекса. Накануне, пробурив бетонную пробку, щит вышел в шахту. Рядом с Зубовым его заместитель Вадим Ходосов, главный инженер Юрий Стариков и начальник участка Глеб Тихомиров. Настроение у всех приподнятое, но в глазах читается и некоторое напряжение. Окончание проходки – это всегда радостное событие, однако впереди еще предстоит работа: завершение строительства спусковой дорожки длиной 50 м, демонтаж щита, обустройство территории. Осмотрев площадку, Зубов тут же собирает небольшое совещание и дает четкие указания по дальнейшим действиям. Расслабиться рано.

Для коллектива «ТО-4» проходка второго тоннеля под Сайменским каналом стала очередным испытанием. На всем протяжении 250-метровой трассы (точнее – 248,9 м) тоннельщиков ожидали сюрпризы геологии. В этом месте, помимо привычных водонасыщенных песков, суглинков и глин, подземное пространство встречало проходчиков пластинами гранитной скалы и валунными зонами. Но для нашего брата преодоление препятствий и трудностей является делом привычным, тем более, что в распоряжении проходчиков есть современное оборудование, специально подготовленное к «особым» условиям, и опыт проходки первого тоннеля. Поэтому начатая в июле проходка в сентябре успешно завершилась, теперь для заказчика открылась возможность вести дальнейшие работы: проложить трубу и соединить данный участок с основным трубопроводом.

Продолжение читайте на стр. 2

Внимание!

Объявляется подписка на газету «Метростроитель» на 2013 год. Подписная кампания продлится с 1 октября по 20 ноября 2012 года. Подписной индекс издания – 16925. Цена годовой подписки для физических и юридических лиц будет объявлена после 1 октября. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых. Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций при выпуске до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО

«Метрострой», при выпуске более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

ПОДПИСКА ПРОИЗВОДИТСЯ ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ ГАЗЕТЫ ПО АДРЕСУ:
Загородный проспект, д. 52, редакция (первый этаж). Все справки – по телефону: **635-77-28**. Расчет для физических лиц (индивидуальных подписчиков) – наличный, в бухгалтерию ОАО «Метрострой» через редакцию газеты. Расчет для предприятий и организаций – безналичный, через бухгалтерию ОАО «Метрострой». Необходимо предоставить гарантийное письмо с указанием банковских реквизитов.

16925

Микротоннелирование

Результаты проходки оценил маркшейдер участка **Рамиль Губайдуллин**:

– Я считаю проходку успешной. Отклонения в плане и в профиле не превысили допустимых норм и составили 30–40 мм. Конечно, неоднородность грунтов заставила нас попотеть: периодически щит вводило в сторону. Хорошо, что у нас была возможность отслеживать эти отклонения и оперативно корректировать движение щита.



Затем о технологии проходки рассказал начальник участка **Глеб Тихомиров**:

– За время проходки мы делали 9 технических остановок, во время которых производилась замена элементов режущего органа. На скальном участке трассы остановки происходили практически через каждые 3 метра. Скала здесь пластообразная, поэтому через стыки поступало большое количество воды, до 150–200 м³. Но наши ребята

молодцы, всегда ответственно подходят к делу. Алексей Агапкин, Салим Фаттаев, Сергей Боянкин, другие проходчики в сложнейших условиях работали на результат, оперативно и качественно выполняя поставленные задачи. А без нашего водителя Вити Цаплина мы бы вообще ничего не построили, – шутит начальник участка.

На объекте трудится небольшая группа проходчиков с опытом работы на других шахтах России: 4 человека, выходы из сланцевых шахт.

– Мы с ребятами довольны, что оказались здесь. В Сланцах работа была намного тяжелее. На глубине 100 м приходилось каждый день по несколько часов работать в согнутом состоянии из-за высоты тоннелей 1,5 м. Я отработал там 22 года. Но потом шахты закрыли, и мы с ребятами перешли в Тоннельный отряд.



Здесь простор! Машина сама породу рубит и выдает. Наша задача помогать ей, обслуживать механизмы. Хотя здесь и для нас работы хватает. На спусковой дорожке, которую мы строим открытым способом, еще предстоит буровзрывные и бетонные работы, – говорит **Борис Бассейнов**, звеньевой коллектива.

Зайдя в бытовку, невооруженным взглядом видно, что, несмотря на современное оборудо-

вание, работа проходчика по-прежнему физически трудная. Проходчики, пользуясь минутой свободного времени, отдыхают прямо здесь, кто на деревянной лавке вдоль стены, кто, положив голову на стол. Тут же на батарее сушатся перчатки, одежда.

Мы поздравляем коллектив ООО «Тоннельный отряд-4» с успешным завершением работ и желаем им скорейшего выхода на еще одну – уже третью нитку газопровода СЕГ.

Зубов Николай Алексеевич, генеральный директор ООО «Тоннельный отряд-4»:

– Это уже второй наш тоннель под Сайменским каналом. Все было понятно и ясно, но ведь при ведении подземных работ не может быть одинаковой картины, всегда возникают какие-то нюансы. Здесь при проходке по скальным грунтам геологам и проектировщикам было очень сложно отследить древнюю локальную зону разлома, засыпанную неустойчивыми грунтами. А мы в него врезались. Были трудности и «мелкого масштаба», приходилось применять специальные способы проходки. А в целом проходка по скальным грунтам пусть и не очень быстрая, но стабильная и ровная. Особых проблем при сооружении тоннеля не было. А вот при сооружении стартовой шахты были. Она очень глубокая – 22 м. От поверхности до скалы на глубине около 16 м располагаются очень неустойчивые, заполненные валунами, грунты. В таких



условиях процесс сооружения происходит необычно. Шпунт не забить – валуны, открытым способом без крепления идти нельзя. Приходилось комбинировать и бурение скважин, и специальные затяжки... Вот и получается, что проблем было больше при строительстве шахты, а не самого тоннеля.

При сооружении этих тоннелей в скальных породах под Сайменским каналом мы, как тоннельщики, приобрели громадный опыт. До нас в России такого диаметра тоннели в скале никто еще не проходил. Теперь мы знаем все тонкости. Сняты все опасения, которые были при подготовке к проходке первого тоннеля. Скала, хоть она и скала, но не такая уж она и крепкая. Хорошее оборудование эту скалу режет.

Турундаев Алексей Рафаэлевич, заместитель начальника территориального производственно-строительного управления в обособленном подразделении Санкт-Петербурга ООО «Стройгазмонтаж»:

– Генподрядчик ООО «Стройгазмонтаж» ведет сооружение второй нитки трубопровода СЕГ от нулевого километра до 917-го. Участок от 319 км до 917 км – это как раз зона действия нашего обособленного подразделения. На этом участке ООО «Тоннельный отряд-4» методом микротоннелирования выполняет семь переходов. На первой нитке СЕГ они выполняли четыре перехода. За это время тоннельщики зарекомендовали себя положительно, сложные задачи, которые им были поставлены в рамках реализации первого проекта, успешно решены. И это позволило ТО-4 в рамках второго СЕГ выполнить уже семь переходов. Из них пять уже пройдены. Пятый – это как раз переход под Сайменским каналом. А впереди еще два микротоннеля под железными дорогами Выборг – Каменогорск и Выборг – Бусловка. Там тоже есть сложности, связанные с геологией, но мы надеемся, что с помощью наработок института и опытного инженерного коллектива ТО-4 эти задачи будут успешно решены и в сжатые сроки нам удастся проект реализовать.

По окончании работ по микротоннелированию здесь предстоит протаскивание газопроводной трубы диаметром 1220 мм и стыковка ее с газопроводом, проложенным с двух сторон к Сайменскому каналу. Эту работу будет выполнять уже другой подрядчик – Ленгазспецстрой. Мы надеемся, что через три-четыре недели эти работы будут закончены. Ну, а сейчас готовимся к пуску газа на первом пусковом комплексе, он должен состояться 1 октября.

Трудовые будни**ТУЛЬСКИЙ ЩИТ ОЖИДАЕТ ПЕТЕРБУРГСКОЕ ПОДЗЕМНОЕ ПРОСТРАНСТВО**

Успешно прошли цеховые испытания нового горнопроходческого щита для горизонтальной проходки, изготовленного в Туле на Скуратовском опытно-экспериментальном заводе. Комиссия во главе с генеральным директором ОАО «Метрострой» В.Н. Александровым присутствовала на пробном холостом пуске и подтвердила высокий уровень готовности щита к нашим горно-геологическим условиям.

Договор между петербургским Метростроем и Скуратовским опытно-экспериментальным заводом на изготовление усовершенствованного горнопроходческого щита для горизонтальной проходки наконец материализовался. Щит практически готов. При этом по совершенно понятным причинам изрядная доля работы выпала на Управление механизации. В частности, Управление механизации изготовило универсальный пятисекционный транспортный мост. В подавляющем большинстве случаев для щитовой проходки используется 3–4 секции, ведь слишком длинный «хвост» может не вписаться в поворот тоннеля. Но в нашем случае все стыковки сделаны таким образом, что одну секцию всегда можно убрать. В Туле на мост было установлено не только вспомогательное

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Скуратовский опытно-экспериментальный завод был основан в 1955 г. в городе Туле на базе шахты № 9 треста «Скуратовуголь» комбината «Тулауголь». До 1995 г. его основным производственным профилем было изготовление опытных образцов новых машин и оборудования для угольной промышленности, шахтного строительства и метростроя по тематике института «ЦНИИПодземмаш». Во времена перестройки завод, как и большинство предприятий машиностроительного комплекса, пережил не лучшие времена: происходило массовое закрытие шахт, наука не финансировалась. Однако предприятие выжило, сохранило свой производственный и научный потенциал, а в середине девяностых началось его возрождение.

оборудование. В отличие от ясиноватской конструкции на мосту нового щита установлена и кабина управления. С точки зрения эргономики классическое расположение кабины – прямо у режущего органа – менее удобно для машиниста. Есть и другая причина такого расположения кабины: сам пулт управления принципиально иной. Это уже щит с программным управлением. Кабина машиниста – полностью компьютеризированный «центр управления полетом». Компьютеризованны и управление проходческим комплексом и функции управления транспортным мостом. Какие же возможности предоставляет новый подход к ведению проходки? Из кабины осуществляется общее управление движением щита, а посредством отдельного монитора – видеонаблюдение за обстановкой

в тоннеле. Также в программе управления предусмотрена многоуровневая система навигации. Вообще на экране видно все: выдвигание щитовых цилиндров, давление масла, температура, на отдельном навигационном мониторе отображается положение щита в пространстве. В процессе цеховых испытаний программа управления щитом показала себя вполне работоспособной. Коллектив гидравликов Управления механизации продолжает отлаживание и доработку системы смазки, к ней есть определенные претензии.

Главная же модернизация произошла в ходовой части: налицо масштабная замена электрики гидравликой. И прежде всего, здесь внедрен гидравлический принцип вращения режущего органа. На ясиноватском комплексе стоят электромоторы, промежуточные редукторы, основной редуктор, и только затем вращение передается на режущий орган. На новом поколении установлены гидромоторы. Разумеется, гидравлика – это современный и надежный принцип передачи энергии движения. На гидравлике основано не только вращение режущего органа: и щитовой, и магистральный транспорт теперь гидравлические, открытие и закрытие бункера гидравлические, кран-перегрузчик тоже гидравлический, даже троллейные барабаны в самом окончании транспортного моста работают на гидравлике. Необходимо коснуться и системы пылеулавливания. Основная «территория пыли» – там, где порода попадает на щитовой конвейер и далее – на магистральный. Теперь пыль будет отсюда отсасываться и по трубопроводам подаваться в хвост транспортного моста, накапливаться в пылесборнике



и высыпаться прямо в вагонетку. Принцип пылесоса.

В заключении добавим, что существенно изменился и конструктив режущего органа. Но об этом, скорее всего, следует поговорить уже после реальных испытаний «новичка» в тоннеле. Как покажет себя новый щит на трассе, мы сможем удостовериться уже в скором времени: через несколько недель новый щит выйдет на старт трассы Красносельско-Калининской линии.

«Метростроитель» благодарит начальника участка эксплуатации и ремонта ГПО Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» Александра Николаевича Фомича за помощь в подготовке материала.



КАК ДЕЛА НА «СПАССКОЙ»?



О ходе работ на станции «Спасская» «Метростроителю» рассказывает главный инженер ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» Владимир Александрович Черняк.

НАКЛОННЫЙ ХОД: СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

– Заканчивается демонтаж тоннелепроходческого комплекса на станции «Спасская». Для строительства верхней части (соединения наклонного хода с натяжной камерой), необходимо отрезать часть оболочки, вошедшую при проходке в натяжную камеру. Толщина оболочки около 60 мм, а с учетом ребер жесткости – до 200.

Бригады газорезчиков в круглосуточном режиме будут выполнять эту сложную и трудоемкую работу еще три недели. Доставка газа в натяжную камеру к месту работ осуществляется со станции «Спасская» по переходным коридорам через камеру затвора мотовозами Метрополитена. Вырезанные фрагменты щита вывезут на мотовозах по тому же пути – через камеру затвора, и с помощью тельферов поднимут на поверхность. По окончании этих работ начнется строительство верхней части и обустройство натяжной камеры.

Монтажники ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» разбирают эстакаду и временные тубинги. Задача разобрать и вытащить из стартового котлована 25 колец и полуколец, и таким образом открыть для Управления механизации возможность по секционно извлечь временное ложе щита практически выполнена. Остается разобрать 7 полуколец. В ближайшей перспективе сооружение новой наклонной эстакады – горного комплекса – и установка многофункциональной лебедки для транспортировки стройматериалов по наклонному ходу.

По окончании этих работ начнется следующий этап обустройства наклонного хода. Строительным коллективам участка № 4 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» предстоит оборудовать жесткое основание для установки эскалаторов: смонтировать арматурные каркасы, забетонировать банкетку и лотковую часть, а затем с помощью нового горного комплекса доставить в тоннель и установить эскалаторный фундамент – плиты ЭП-4. Технология отработана на станции «Обводный канал», установка плит ЭП-4 начнется в декабре по утвержденному графику.

ВЕСТИБЮЛЬ ДО НУЛЕВОЙ ОТМЕТКИ: ПРОДОЛЖАЕМ СТРОИТЕЛЬСТВО

– На строительстве вестибюля станции «Спасская» ведется бетонирование железобетонной плиты основания машинного помещения. Где-то недалеко проходит подземная река, возможно поэтому при выемке грунта под котлован строители столкнулись с большим водопритоком. Соорудили приемный колодец и откачали воду, оперативно организовав водоотлив.

В ближайшее время участку № 4 ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» предстоит заканчивать строительство шпунтового ограждения котлована машинного помещения и на освобожденной Управлением механизации территории выполнить бурение оставшихся 60 буронабивных свай. К концу года будет полностью построено машинное помещение. А что дальше?

Реализация основного объема строительства вестибюля станции «Спасская» – выше нулевой отметки – возможна только по объявлению результатов тендерных процедур. Тогда будет официально представлен инвестор и назначен генеральный подрядчик строительства. Не исключено, что может потребоваться внести коррективы в конфигурацию его основания. Возможно, что придется добуривать свайное поле. Конечно, ход строительства это вряд ли ускорит.

На месте старого вестибюля станции «Сенная площадь» будет строиться церковь. В архитектурной же основе строительства вестибюля предположительно заложена идея объединения в одном новом здании вестибюлей «Спасской» и «Сенной площади»: выходы из станций должны быть проложены в общий вестибюль. Стилистически здание нового вестибюля будет гармонировать с торгово-развлекательным комплексом «Пик» и иметь с ним сообщающийся переход.



Назначение

КИРИЛЛ ЮРЬЕВИЧ ПИДНИК НАЗНАЧЕН ДИРЕКТОРОМ ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ № 10 МЕТРОСТРОЯ»



31 августа 2012 года в торжественной обстановке Метрострой провожал на заслуженный отдых Юрия Александровича Пидника. Выпускник Московского Горного института, замечательный горный инженер, талантливый руководитель и прекрасный человек, Юрий Александрович Пидник отдал ленинградскому – петербургскому Метрострою почти 35 лет. Сменный инженер, начальник участка, начальник строительно-монтажного поезда, в 1990 году возглавивший Строительно-монтажное управление № 10 Ленметростроя, Юрий Александрович двадцать два года бесменно руководил прославленным предприятием. Заслуженный строитель Российской Федерации (1997), Почетный строитель России (2001), кавалер «Ордена Почета» (2004), Юрий Александрович Пидник не только уникальный специалист, истинный профессионал, но и прекрасный семьянин, воспитал двух сыновей, имеет трех внуков и внучку. Метрострой от всего сердца желает Юрию Александровичу доброго здоровья, семейного благополучия и не забывать свой второй дом – Метрострой!

31 августа 2012 года старший сын Юрия Александровича Пидника, Кирилл Юрьевич Пидник принял эстафету руководителя ЗАО «Управление № 10 Метростроя».

Уважаемый Кирилл Юрьевич! Поздравляем с назначением! Желаем творческих успехов, ярких производственных побед, крепкого здоровья и счастья вашим близким!



Это интересно

В ПОМОЩЬ НЕИМУЩЕМУ КЛАССУ ИЛИ «В ДОМОГАТЕЛЬСТВАХ ОТКАЗАТЬ!»

В российских проектах метро, созданных в первые годы XX века, предлагалось в первую очередь соединить вокзалы и разгрузить самую напряженную магистраль города – Невский проспект.

В 1901 году инженер В.Н. Печковский предложил построить вокзал в районе Казанского собора, а от него проложить тоннельно-эстакадную линию к Балтийскому и Варшавскому вокзалам. В том же году Г.А. Гиршон предложил создать метро под Невским проспектом. Однако наиболее продуманным проектом следует признать проект гражданского инженера П.И. Балинского, который еще в 1898 году предложил создать разветвленную сеть столичной железной дороги (им же был предложен аналогичный проект для Москвы).

В 1902 году П.И. Балинский предложил свой план строительства метрополитена в Петербурге, указывая, что «отсутствие удобных и быстрых средств [сообщения] окраин с центром поглощает все сбережения у неимущего класса» и «помощь можно оказать только постройкой железных дорог большой скорости...»

Балинский предложил создать радиально-кольцевую транспортную систему с центральным вокзалом, преимущественно эстакадно-насыпную.

Кольцо должно было охватить все пригороды Петербурга, планировалось построить 11 новых мостов через Неву и ее рукава. Стоимость проекта была оценена в 190 млн рублей, при этом доход уже в первый год мог составить около 2 млн рублей. Однако проекты Балинского встретили резко отрицательное отношение властей.

Императорское археологическое общество писало князю Голицыну: «Проект поражает дерзким посягательством на то, что дорого всем русским людям... Так как тоннели метро в некоторых местах пройдут под храмами на расстоянии всего трех аршин, то святые храмы уменьшаются в своем благолепии». В итоге, в 1903 году императором Николаем II не без «трамвайного лобби» в городском правлении было принято решение: «Господину Балинскому в его домогательствах отказать».

622-я ШАХТА: В ПРИЗАБОЙНОМ ПРОСТРАНСТВЕ



Проходка в направлении проспекта Славы ведется ясиноватским щитом КТ1-5,6. В прошлом году он был расконсервирован, подготовлен к работе механиками Управления механизации ОАО «Метрострой» и собран в монтажной камере 622-й шахты. Монтаж и наладка этого щита производились впервые, поэтому можно считать его практически новым, хотя сам щит выпущен в 1989 году. О том, как началась его рабочая история, рассказывает главный инженер ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» Иван Владимирович Стурор.

— Модель отличная! «Калашников» в горнопроходческом деле. Высокопроизводительный, маневренный, ремонтнопригодный в стесненных условиях, прост в эксплуатации, и, кстати, именно ему принадлежит рекорд скоростной проходки, не побитый до сих пор — 1250 м в месяц. Конечно, время свое берет, пора бы внести некоторые усовершенствования... Можно, например, разработать электронное оснащение, позволяющее автоматически снимать координаты положения щита и задавать точное направление движения. Сейчас его определяют маркшейдера. Следовало бы автоматизировать и управление щитовыми дократами. Необходимо усовершенствовать систему пылеподавления, например, с использованием промышленных парогенераторов... Но что есть, то есть. Нам на этот щит грех жаловаться, он свое дело делает.

Начало проходки не предвещало затруднений: на глубине 65 м в кембрийских глинах режущий орган щита КТ1-5,6 полностью соответствовал горным условиям проходки. В какой-то момент в сводовой части забоя стали появляться прослойки песчаника. Сами по себе эти прослойки не опасны и даже наоборот — их плотная структура «армирует» забой. Проблемы начинаются, когда щит встречает обширный слой пористого и в то же время плотного, цементированного гидроокислами железа песчаника, еще хуже, когда в нем содержится вода. И совсем плохо, когда воды много. 4 января 2011 года кровля забоя вошла в мощный (1,7–2 м) водонасыщенный слой песчаника.

— От сводовой части забоя до лотковой мы «схватили» неприятную проблему на многие сотни метров. Для проходчиков это серьезные сложности, для КТ1-5,6 — настоящее испытание. Прежде всего, резко повышается износ режущих элементов: «летят» резцы и скальватели. Щит рассчитан на проходку в породе, коэффициент крепости которой не превышает



В ЗАБОЕ СМЕННАЯ БРИГАДА ПРОХОДЧИКОВ ЗАО «СЕМНАДЦАТОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕТРОСТРОЙ»
Слева направо: С.В. Степанов проходчик-машинист электровоза, В.Н. Захаров проходчик-машинист электровоза, К.Г. Федоров горный мастер, А.Н. Фомин бригадир проходчиков, О.А. Лозовой проходчик-машинист электровоза, М.В. Апаньин проходчик, Сапрыкин А.В. проходчик-машинист электровоза

$f=3$ по шкале М.М. Протождяконова (некрепкие сланцы, плотный мергель). По данным же геологической службы, крепость породы, в которой оказался КТ1-5,6 соответствует коэффициенту 6–8 (крепкие известняки, некрепкий гранит, крепкие песчаники, крепкий мрамор, доломит, колчеданы). Разработка забоя осуществляется за счет четкого выполнения функций всеми режущими элементами щита: резцы прорезают в породе шпуровы, скальватели ее скальвают, ковши отгружают. Но крепкий песчаник скальвателям «не по зубам», их заклинивает и они разрушаются. Быстро истираются

резцы и скальвующие элементы ковшей. На высоте двух этажей, через люки в режущем органе щита проходчик выходит в полуметровое призабойное пространство, заводит под сводом тоннеля деревянную кровлю и крепит забой. Затем в это ограниченное со всех сторон пространство, но уже под защитой кровли также через люки выходит специальная слесарная группа во главе с механиком участка, снимают тяжелые и объемные разрушенные скальватели, резцы и меняют на новые.

— Мало того, что попали на такой широкий слой песчаника, так еще из-под контакта песчаника и



Приступает к работе машинист щита М.В. Смаглов



А.В. Велис, электрослесарь-монтажник Управления механизации



глины в час поступает 100–150 л воды. Когда глина намокает, она становится вязкой, залипают режущие элементы, а самое главное — залипают ковши. Отгрузка автоматически останавливается. Для того чтобы ее возобновить, нужно ковши очистить. Чтобы проходчик смог это сделать, машинист щита должен подловить момент, когда очередной ковш встанет ровно напротив проема породоспуска. И так двенадцать раз подряд. За смену приходится чистить все ковши иногда и по два раза. Скорость проходки резко падает.

В состав сменной бригады входят 5–6 проходчиков, включая машинистов электровозов, а также дежурный слесарь, машинист щита, горный мастер и обслуга горного комплекса. Связанные одной целью. Начальник и механик участка круглосуточно на связи с участком — это гарантированное оперативное реагирование на нештатные ситуации. Скользящий график, трехсменная. На момент подготовки публикации проходчики СМУ-17 прошли в песчанике более 200 м. Судя по инженерно-геологическому разрезу, за этим слоем на трассе должен появиться следующий слой песчаника такой же мощности.

— Для КТ1-5,6 300 м в месяц — это нормально. Сейчас у нас получается в пределах 100. При этом трудозатраты возрастают многократно: с таким напряжением в условиях рядовой проходки мы бы проходили метров 400–500. В обводненном песчанике происходит не только быстрый износ режущего органа, но и возрастает нагрузка на двигатели приводов, на механизм вращения щита, могут возникать поломки различного характера: в электрике, в двигателях и т.д. Поэтому сейчас профилактика и текущий ремонт режущего органа происходит два раза в неделю:

щит останавливается, проводится осмотр режущего органа, если его части требуют замены, производится ремонт. Однако, если узел вышел из строя во время проходки, дежурная бригада приступает к ремонту немедленно, в любое время суток. Вообще, контроль над ситуацией обеспечивается системно: начальник и механик участка получают оперативную информацию о состоянии рабочего органа щита от горного мастера; на замену изношенных элементов Управление механизации по первому запросу поставляет новые, однако для плановой замены элементов их заказ производится заранее. Активное участие в обеспечении оперативных ремонтов принимает механический цех нашего управления.

Проходка продвигается вперед, медленно, тяжело, но зато, как говорится, без страха и упрека. Не за честь, а за совесть. Иван Владимирович попросил нашу газету назвать хотя бы некоторых участников этой большой работы, и мы выполняем его просьбу с благодарностью к тем, для кого и в наше смутное время рабочая честь и совесть не абстрактные понятия.

Юрий Юрьевич Дмитриев — главный механик, Андрей Леонидович Шахов — начальник участка, Владимир Сергеевич Ершов — механик участка. Машинисты щита: Игорь Юрьевич Маленин, Александр Сергеевич Кузнецов, Дмитрий Александрович Никифоров, Михаил Викторович Смаглов. Сварщики: Владимир Федорович Уманец, Александр Петрович Чукалин, Игорь Владимирович Кузнецов. Бригадир проходчиков: Игорь Валентинович Востряков, Александр Николаевич Кондратьев, Александр Николаевич Полев, Николай Иванович Фомин. Горные мастера смен: Денис Васильевич Ионов, Ильгизар Рафикович Камалов.

Обзор СМН

Российская газета. 19.09.2012

В Ленобласти прорыли тоннель для Северо-Европейского газопровода

В Выборгском районе Ленинградской области завершилась проходка 250-метрового тоннеля, залегающего под Сайменским каналом в погранзоне, арендуемой Финляндией. Этот тоннель сооружается в рамках строительства Северо-Европейского газопровода (СЕГ) на участке Грязовец–Выборг на глубине от 12 до 21 м. Как сообщили в ОАО «Метрострой», строительство ведется с применением тоннелепроходческого комплекса диаметром 2,5 м. Специально под этот проект метростроители совместно с немецким производителем проходческого оборудования — фирмой «Херренкнехт», разработали конструкцию режущего модуля, способную преодолевать различный по плотности грунт. Эта конструкция уже успешно отработала при сооружении первого тоннеля в 2010 году.

РиаНовости. 19.09.2012

Вторую сцену Маринки планируют открыть в мае 2013 года — Мединский

Вторая сцена Маринки может открыться в мае 2013 года, заявил министр культуры РФ Владимир Мединский на пресс-конференции в Петербурге в среду.

«Больше никаких переносов не будет. С тех пор, как я побывал там 3 месяца тому назад, строительство продвинулось разительными темпами. У меня есть все основания предполагать, что в декабре строительство закончится, затем последуют обустройство и техническое согласование, и в мае театр примет первых зрителей», — сказал он после осмотра строительной площадки.

Фонтанка.ру. 19.09.2012

Набережную Макарова закроют до конца года

Из-за строительства второго выхода со станции «Спортивная» набережную Макарова закроют для движения транспорта до конца года. Как сообщает Государственная административно-техническая инспекция, с 22 сентября по 31 декабря будет полностью закрыт участок набережной от Малого проспекта В.О. до Тучкова моста. Кроме того, будет закрыто движение в направлении от 8-й линии до 2-й (в обратном направлении ограничений не будет).

Фонтанка.ру. 05.09.2012

Станция «Театральная» приглашает на балет

Новая станция четвертой линии метро «Театральная» обретает очертания. В распоряжении «Фонтанки» оказались архитектурные проекты подземного вестибюля. Из них следует, что к поездам мы будем проходить через арки, напоминающие

театральный занавес, а путевые тоннели будут больше напоминать репетиционный зал в балетном училище.

Согласно перспективной схеме развития метрополитена, станция «Театральная» будет расположена на четвертой, «оранжевой» линии метро в районе Театральной площади.

Архитектурные эскизы подземного вестибюля были подготовлены проектным институтом «Ленметрогипротранс».

Карповка. 30.08.2012

«Проспект Славы», «Дунайскую» и «Шушары» построят к 2016 году

В Купчине готовятся к открытию двух новых станций метро — «Бухарестской» и «Международной». Власти района говорят, что этот пуск не станет для фрунзенцев последним, к 2016 году появятся «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары».

Как заявил сегодня Терентий Мещеряков, «Бухарестская» и «Международная» будут не единственными станциями метро, которые появятся во Фрунзенском районе в ближайшие годы. Чиновник также предположил, что уже в 2016 году здесь могут открыться сразу еще три новые станции метро: «Проспект Славы» на углу Бухарестской улицы и проспекта Славы, «Дунайская» на перекрестке с Дунайским проспектом и «Шушары» в одноименном поселке.

Трудовые будни

ЛАЭС-2: МЫ СТРОИМ ТОЛЬКО «КОРОБКУ»...



О том, как сюда доехать или как выглядит «ядерный остров» с высоты птичьего полета, уже писали большие газеты и толстые журналы, поэтому «Метростроитель» приехал к Павлу Владимировичу Мозерову, исполнительному директору проекта обособленного подразделения «Управление по реализации проекта ЛАЭС-2» ОАО «Метрострой» и попросил его рассказать «про самое главное».

– У нас под контролем весь ядерный остров, но главное, конечно же, реактор.

ДИНАМИКА СТРОИТЕЛЬСТВА И СРОКИ

– Генподрядчиком строительства установлены жесткие сроки пуска станции – конец 2014 года. Сроки действительно жесткие, особенно ввиду того, что сегодня построена лишь половина реактора. Кроме общестроительных работ, выполняемых Метростроем, после закрытия купола реактора – главной зоны станции – здесь предстоят сложнейшие монтажные работы: сам корпус реактора, парогенераторы, трубопроводы, главный циркуляционный насос и многое другое. Строительная часть будет, безусловно, сдана, а вот тепло-монтажники могут и не справиться, ведь электрод быстрее гореть не заставишь...

На данный момент закончено бетонирование перекрытия здания реактора на отметке +8. На этом перекрытии было установлено почти 50 т закладных деталей, в том числе и под трубопроводы, с допусками 5 мм. Внутренняя оболочка поднята сейчас до отметки +19,6, наружная – +12,75. Впереди у Метростроя большая и трудоемкая работа: укрупнительная сборка элементов внутренней оболочки здания реактора: монтаж арматурного каркаса, гермооблицовки и каналобразователей до отметки +44. Параллельно начнется укрупнительная сборка элементов купола, кабельных и вентиляционных площадок обслуживания, монтаж систем пассивного отвода тепла от защитной оболочки – спотов. По окончании этого важнейшего этапа будет продолжено сооружение средней и верхней части купола.

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Укрупнительная сборка – сборка и монтаж арматурно-облицовочного блока. В отметках +22 ÷ +34 таких блоков 16. Блок включает в себя гермооблицовку, поддерживающие ее каркасы, часть арматуры и каналобразователей.

В ближайшее время начнутся подготовительные работы для монтажа полярного крана. Посредством этого крана через транспортный шлюз (окно между защитными оболочками здания реактора) будет осуществлен сложнейший такелаж 320-тонного корпуса реактора внутрь гермообъема и его монтаж в шахте. Через это же транспортное окно в зону реактора будут поданы и смонтированы четыре парогенератора. (Это надо видеть! «Метростроитель» постарается быть в нужном месте в нужное время!)



СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

ПОЛЯРНЫЙ КРАН

Тяжелый мостовой кран, грузоподъемностью 400 т кругового действия, используется в реакторных отделениях атомных электростанций для транспортировки оборудования во время ремонтных работ. Краны устанавливаются под куполом гермооболочки реакторного отделения АЭС и применяются для перемещения различных грузов в реакторном отделении. Тележка полярного крана перемещается вдоль моста, сам кран передвигается по круговому рельсу диаметром 41,5 м на 360° над шахтой ядерного реактора, что позволяет совершать транспортные операции в любой точке здания.

Все монтажные работы выполняют бригады Управления механизации Метростроя, то есть качество, как вы понимаете, гарантировано. Когда будет завершен монтаж укрупнительной сборки на высотной отметке +34, ЗАО «Компакт» приступит к бетонированию этого уровня оболочки реактора. При этом технология строительства подразумевает одновременное возведение внутренних и наружных оболочек здания реактора.

ОПОРА ОПОРНОЙ ФЕРМЫ: СОВМЕЩЕННЫЙ МОНТАЖ

Для надежного закрепления корпуса реактора в его шахте устанавливается опорная ферма. Именно она принимает на себя значительную часть весовых нагрузок. В собранном виде эта сварная металлоконструкция весит 143 т... Но и для опорной фермы необходима опора. Она уже установлена. Сейчас для окончательного монтажа опорной фермы коллегам метростроителям предстоит установить на штатное место еще две детали конструкции: секцию и корпус. В течение двух ближайших недель секция должна быть собрана и смонтирована.

С шахтой реактора совмещены конструкции блока защитных труб, внутрикорпусной шахты и бассейна выдержки, которые также предстоит смонтировать Метрострою. Бассейн выдержки выходит на отметку +25,100. Это сложная работа: при строительстве бассейна в ход идет тяжелый бетон с добавлением свинцовых наполнителей.

При совмещенном монтаже строительные работы пересекаются с монтажом оборудования. Вся сложность совмещенного монтажа в полной мере испытана коллективами Метростроя на строительстве шахты реактора. С одной стороны, армирование и бетонные работы (ЗАО «Компакт»), с другой – монтаж опоры опорной фермы. Чтобы установить эту опору, необходимо было вырезать, а потом восстановить некоторые стержни арматуры,



и это при том, что арматура ставится в допусках строительных, а опора – в монтажных. И монтировалась эта огромная конструкция в допуске ± 1,5 мм. А следующим этапом шло тотальное бетонирование этой опоры. Это основная деталь корпуса реактора – базовая основа дальнейшей установки реактора. Геодезическая служба на таких работах должна просто филигранно выполнять свои задачи.

ДО КОНЦА ЭТОГО ГОДА

Стены реактора поднимутся до перекрытия +14,500. Все конструкции, включая само перекрытие, метростроевцы должны забетонировать и приступить к армированию стен блока защитных труб, внутрикорпусной шахты и бассейна выдержки.

В ПЕРСПЕКТИВЕ

Выход на перекрытие +26 – последнее перекрытие в гермоконуре. Закончив монтаж этого сложнейшего перекрытия, монтажники Метростроя начнут передавать помещения нижних отметок своим партнерам – бригадам ОАО «МСУ-90» концерна «Титан-2». Их задача – прокладка трубопроводов и монтаж оборудования.

В июне 2013 года окончание строительно-монтажных работ в гермоконуре ознаменуется закрытием верхней части купола. С этого момента под куполом будут продолжаться работы только электрики, теплотехники и вентиляционщики. Далее – проверка корпуса реактора, проверка работы главного циркуляционного насоса и парогенераторов, проверка системы подачи пара на турбину, запуск и проверка работы турбины и, наконец, пуск энергоблока. Но пока это все общий план работ, а наша задача, как говорят метростроевцы, работающие на ЛАЭС-2, – «построить коробку». Когда будут запущены парогенераторы, вода для охлаждения будет уходить на градирни, которые сейчас строит Метрострой. Охлажденная вода будет попадать в водосборный бассейн и уходить на следующий круг. Поэтому станция и называется замкнутого контура. Одна градирня, высотой 150 м уже построена, мы строим вторую. В перспективе – третья градирня.

О БЕЗОПАСНОСТИ

Реакторы первой и второй очереди ЛАЭС такие же, как и в Чернобыле. По такому же принципу работала и японская АЭС «Фукусима-1». (Напомним, что Ленинградская АЭС-2 сооружается по проекту АЭС-2006, разработанному ОАО «СПбАЭП». Проект АЭС-2006 – это современный и безопасный проект поколения 3+, в то время как пострадавшие в Японии энергоблоки – 1-го поколения).

Не оспаривая преимуществ и недостатков этих станций, назову три определяющих достоинства реактора нового поколения. Во-первых, здесь применены две защитные оболочки. Наружная оболочка – весьма серьезное армирование и очень высокая прочность бетона: по данным проектного института, внешняя оболочка здания реактора выдержит падение Боинга. Вторая защитная оболочка служит для локализации аварии внутри реактора. По всему внутреннему пространству реактора эта оболочка представляет собой металлооблицовку. Наконец,

только на реакторах этого типа применено так называемое устройство локализации расплава (УЛР) – иными словами «ловушка». Технический проект ловушки расплава разработан Санкт-Петербургским институтом «Атомэнергопроект» в строгом соответствии с требованиями МАГАТЭ и Ростехнадзора. Ловушка – это гарантия безопасности станции для окружающей среды в случае, если все многочисленные системы безопасности вдруг не сработают. Ловушка сконструирована так, что в случае аварии расплавленное топливо и обломки элементов реактора в корпусе УЛР оказываются в условиях, при которых образование цепной реакции невозможно. Установку ловушки российские специалисты уже опробовали на Тяньваньской АЭС в Китае. В защите ловушки от перегрева ЛАЭС-2 предусмотрен двойной корпус: толщина первой стенки 60 мм, второй – 30 мм. Пространство между ними заполнено специальным веществом – ГОЖА (гранулы оксида железа + оксида алюминия). В случае проплавления внутренней стенки корпуса образуется высокотемпературный состав, который превращается в твердую корку, не позволяющую расплаву проникать дальше. Таким образом, возникает защитный барьер, основанный на естественных физико-химических процессах. В итоге наружная стенка корпуса УЛР сохраняет прочность и герметичность. Если бы на «Фукусиме» стояла данная ловушка, то весь расплав идущий из реактора был бы локализован. На энергоблоке № 1 ЛАЭС-2 уже сейчас установлена эта ловушка. А вот, например, у французов такой ловушки нет...

ВОКРУГ РЕАКТОРА

Вокруг реактора существует еще 6 зданий, пять из которых строят коллективы Метростроя. Здание управления и паровую камеру возводит ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», вспомогательный корпус и здание хранилища радиоактивных отходов, эстакаду транспортного шлюза – ЗАО «Тоннельный отряд-3». Все эти конструкции обслуживают реактор, поэтому каждое перекрытие – это колоссальная система трубопроводов, закладных деталей и арматуры.

От ОАО «Метрострой» на строительстве ЛАЭС-2 работают четыре основных подрядчика: Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой», ЗАО «Компакт», ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» и ЗАО «Тоннельный отряд-3». Сложнее всего приходится Управлению механизации и Компакту, они несут ответственность за самые серьезные здания и конструкции этой стройки, в том числе и за здание реактора, безопасность которого обеспечивается в соответствии с самыми жесткими требованиями, и в частности рекомендациями МАГАТЭ. Метростроевцы, как истинные петербуржцы, прекрасно осознают свою меру ответственности при строительстве этого объекта не только перед сегодняшними жителями нашего региона, но и перед будущими поколениями россиян.

Метромир

ПЕРВЫЙ КАЗАХСТАНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



Вход в метро

Алматинский метрополитен – первый в Казахстане и на сегодняшний день самый молодой в мире. Движение поездов по первой очереди первой линии было открыто 1 декабря 2011 года.



Вид вагона снаружи



Вид вагона внутри



Макпал Сериковна Катранова

Алматинский метрополитен смело можно назвать «долгостроем»: его сооружение велось более 20 лет. Впрочем, затянутые сроки строительства с лихвой окупилась красотой и удобством казахстанского метро. По счастливой случайности этим летом автору удалось побывать в нем. И так, по порядку.

Станций в составе открывшейся первой линии Алматинского метро всего 7: «Райымбек батыр» – «Жибек жолы» (в переводе с казахского «Шелковый путь») – «Алмалы» («Яблочная») – «Абай» – «Байқонұр» – «Драмтеатр им. Ауэзова». Протяженность линии – около 8,5 км, она расположена под самыми оживленными частями города: проспектом Абая и улицей Фурманова. Пять станций глубокого заложения и две – мелкого. Самая глубокая станция – «Абай», залегает под землей на отметке 78 м. Вход в метрополитен на улицах Алма-Аты отыскать не так-то просто: он выглядит как подземный переход. Наземных вестибюлей нет, лишь в одном случае вход на станцию находится в торговом комплексе.



Станция Райымбек Батыр

Проход к кассовому залу – через широкие и удобные для провоза крупногабаритных вещей распашные двери.



Распашные двери

Ну, а дальше – привычная картина: кассовый зал, турникеты, на видном месте – правила пользования метрополитеном, аналогичные правилам пользования нашей подземкой. Везде бдительно следящие за происходящим сотрудники полиции: все-таки это объект повышенной опасности, да еще и новый для большинства алмаатинцев.

Оплата проезда в казахстанском метрополитене производится по смарт-карте, на которую кодируется нужное количество поездок, или смарт-жетоном. Жетон непривычного для нас вида: пластмассовый и желтый, внутри микрочип, его номинал – один

проход через турникет и только в течение суток с момента покупки. Впрочем такие жетоны закупать бесполезно. Стоимость одной поездки составляет 80 тенге (около 17 руб.). Для детей 7–15 лет с лета 2012 года стоимость составляет 40 тенге. Суббота объявлена «днем жетона»: в этот день можно принести просроченные жетоны и воспользоваться ими. Данная акция проводится для того, чтобы неиспользованные жетоны возвращались в фонд метро.

Проходим через турникет и спускаемся по эскалатору производства корейского концерна Hyundai. Примечательно, что дежурных по эскалатору здесь нет, вместо этого через каждые несколько метров на балюстраде эскалатора есть кнопки остановки.



Эскалатор

Первая станция – «Райымбек батыр», односводчатая. Вся отделка выполнена из камня: то, что к оформлению станций подошли ответственно, видно сразу. К строгости мрамора и гранита добавлены и казахские национальные мотивы: витиеватые узоры, блеск золота, витражи... Словом, очень красиво и по-восточному роскошно.



Станция Жибек Жолы

Ждем поезда – а его все нет. По сравнению с Санкт-Петербургом, интервал движения между поездами неприлично большой: 12–14 минут. Можно выйти на станции, погулять, осмотреться, сделать пару фото и сесть в следующий состав, что многие и делают. Вообще, бросается в глаза небольшое количество пользователей подземки. Многие спускаются в метро просто так: прокатиться и пофотографировать, кто-то едет на работу или в гости, но привычного столпотворения нет. Каждый прибывающий поезд встречает дежурная станция по отправлению поездов. Дежурная вторая на «ветке» станции «Жибек жолы» Макпал Сериковна Катранова рассказала, что с момента открытия метро народу стало

СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

План Алма-Аты с первой трассой метро был утвержден еще в конце 70-х годов прошлого века. Непосредственно строительство метро началось в 1988 году, тогда же был определен и срок окончания строительства – 1997 год, но на деле он затянулся еще на 14 лет. Первоначальный проект первой очереди Алматинской подземки включал 8 станций (позже их число сократилось до семи) и был разработан московским институтом «Метрогипротранс» совместно с ленинградским «Ленметрогипротрансом».



Станция Алмалы



Станция Байқонұр

значительно больше и уверила, что «часы пик» с толпами народа тоже есть.

– В субботу (день нашего посещения) и в воскресенье загруженность минимальная, но в будние дни с 8 до 9.30 утра и с 17 до 18.30 вечера народу много. Все едут на работу и с работы, кто-то на учебу... Ежедневно метро пользуются около 30 тысяч пассажиров (для сравнения: в Петербурге каждый день пассажиропоток достигает 2,3 млн человек). Время работы «подземки» – с 6.00 до 24.00.

Теперь несколько слов о подвижном составе. В Алматинском метрополитене курсируют семь составов южно-корейского производства Hyundai Rotem. Все вагоны состава имеют



сквозной проход, систему кондиционирования и оповещения – «бегущую строку». Словом, удобно и современно. В вагонах также есть специально отведенные места для инвалидов-колясочников. Вообще, в Алматинском метрополитене сделано многое для маломобильных групп населения. Лестницы на входе в метро всегда дублируют пандусы, на каждой станции есть специальные приспособления для спуска инвалидных колясок по эскалатору, а также для спуска-подъема по лестнице.

К завершению нашей «экскурсии» по Алматинскому метрополитену народу заметно прибавилось: многие проснулись и устремились по своим делам. Несмотря на то, что подземная транспортная сеть развита пока слабо, многие уже предпочитают метро наземному транспорту, а особенно летом: нет ничего приятнее, чем спуститься в прохладу метрополитена после 35-градусной жары и духоты.

В будущем схема первого казахстанского метрополитена должна прирасти. В ближайшее время предусмотрено строительство еще двух линий метро. Одна из них соединит южные районы города и пройдет через его центральную часть. После завершения этого этапа начнется строительство линии, ведущей к железнодорожной станции Алматы-1, а общая протяженность линий составит около 45 км.

По информации с сайта Алматинского метрополитена, в мае 2011 года началось строительство второй очереди Алматинского метрополитена. Линия второй очереди включает в себя 5 станций и будет соединять центр города с поселком Калкаман. Ее протяженность составляет 8,62 км.

И напоследок – несколько фотографий Казахстана.



Автор статьи: Ирина Сидорина. Фото автора и с сайта almaty-metro.narod.ru

СПАРТАКИАДА МЕТРОПОЛИТЕНОВ РОССИИ И СТРАН СОДРУЖЕСТВА: ИТОГИ ВДОХНОВЛЯЮТ!



12–14 сентября в Зеленогорске на базе санатория «Балтийский берег» прошла VI спартакиада метрополитенов России и стран Содружества. По приглашению руководства метрополитена СПб впервые в спартакиаде приняла участие команда ОАО «Метрострой».

На старт спартакиады прибыли команды метрополитенов Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Самары, Нижнего Новгорода, Киева, Минска, Баку, Алматы. В сборную команду ОАО «Метрострой» вошел 21 спортсмен из 9 организаций Метростроя (ЗАО «Компакт», Управление механизации – филиал ОАО «Метрострой», ЗАО СМУ-9 «Метрострой», ЗАО «Управление № 10 Метростроя», ЗАО «СМУ-11 Метрострой», ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», ЗАО «СМУ-19 Метрострой», ЗАО «Тоннельный отряд-3», ЗАО «Метробетон»). Программа спартакиады включала соревнования по 5 видам спорта: волейболу, мини-футболу, настольному теннису, шахматам и шашкам. Соревнования по всем видам начались одновременно.

В первый же день волейболисты ОАО «Метрострой» одержали внушительную победу над спортсменами из Баку 2:0. Затем победили киевлян 2:1 и волейболистов Нижнего Новгорода 2:0, однако, уступили землякам 1:2 и вышли в финальную пульку. В полуфинале проиграли москвичам 0:2, а в другом полуфинале волейболистов СПб победили самарцы 2:0. В напряженном матче за 3 место наши волейболисты уступили ребятам из метрополитена СПб и заняли 4 место. Теннисисты Метростроя, одержав 3 победы в подгруппе над спортсменами Екатеринбурга 3:0, Баку 3:0 и Самары 3:1, вышли в финал, где заняли 4 место.

Футболисты в подгруппе сыграли с киевлянами 0:0, екатеринбуржцами 1:1 и спортсменами Нижнего Новгорода 2:2, заняли в подгруппе 3 место и могли бороться за места с 7 по 9. Победив футболистов из Баку 5:0 и мирно разойдясь с минчанами 1:1, заняли 7 место. Шашкисты соревновались по круговой системе. Одержав 3 победы, 2 ничьи и уступив в 3 встречах, наша команда заняла 5 место.

Шахматисты провели настоящий марафон. В первый день команды соревновались по круговой системе, а во второй – 4 сильнейшие команды встречались между собой. Метростроители сумели обойти земляков из метрополитена на 1/2 очка и, заняв 4 место, вышли в финал с командами Баку, Москвы и Екатеринбурга. В матче с очень сильной командой из Баку (2 гроссмейстера и 2 мастера спорта) Владимир Дмитриев из ЗАО «Метробетон» сумел одержать победу на 1 доске (единственный, кто сумел взять очко у рейтингового игрока). В финале наша команда осталась на 4 месте. По итогам спартакиады победу одержала команда московского метрополитена, серебряным призером стали спортсмены метрополитена СПб, бронзовый призер – команда бакинского метрополитена. Команда ОАО «Метрострой» набрала 24 очка и заняла 4 место. Подводя итоги, следует отметить, что, участвуя в подобных соревнованиях, наши ребята приобретают хороший соревновательный опыт и прекрасное общение с представителями других команд. Благодарим руководителей всех организаций, которые направили своих представителей в сборную команду ОАО «Метрострой».

*Старший тренер НПС СК «Метрострой»
А.Ю. Ситюгин*



Юбилей

С ЮБИЛЕЕМ, ЛЮБОВЬ ГРИГОРЬЕВНА!



Наша «народная» артистка в образе

16 сентября отметила 55-летие главный «худрук» Управления Метростроя Любовь Григорьевна Долгова.

Конечно же, ее профессия не «худрук»: Любовь Григорьевна работает машинисткой канцелярии. Ее трудовой путь в Метрострое начался в 1987 году: Любовь Григорьевна стала инженером ПО УПТК Метростроя. Но вскоре она перешла в Управление Метростроя где и работает машинисткой, оператором ЭВМ вот уже почти 25 лет.

«Худруком», заслуженной артисткой Любовь Григорьевну называют коллеги неспроста: ни одно выступление «народного театра» Управления, будь то Новый год или 8 марта, и уж тем более художественная самодеятельность на турслете, не обходится без участия нашей «примадонны». Любовь Григорьевна выступает сама и наблюдает за всем процессом подготовки, следит за костюмами артистов, за репетициями – словом, за всем! В этом нелегком творческом процессе Любовь Григорьевна действует на пару с идейным вдохновителем театра Управления – Валерием Михайловичем Денисовым, который в честь 55-летия написал Любви Григорьевне стихи. От всего коллектива Управления искренне поздравляем нашу заслуженную артистку с 55-летием! Желаем крепкого здоровья, счастья и нескончаемого источника идей!

Любови Григорьевне Долговой

Любовь Григорьевна Долгова!
Пришел прекрасный юбилей,
И Вам, в честь праздника такого,
Шлем поздравления друзей!
Коль ясен путь для человека,
Над ним не властвуют года.
Вы Метрострою четверть века
Отдали честного труда!
Важна в работе машинистка,
Бумаги тонны к ней несут,

Вы в хоре – яркая солистка,
Словом, народная артистка –
Так в Управлении Вас зовут!
Всегда активны на турслете,
Ведь с юных лет и до сих пор
Вы жизнью творческой живете,
Вы – наш бессменный режиссер!
Как пионер, всегда готова
Для выступления и, как встарь,
Вы – снова Алла Пугачева,

Вы – снова ведьмочек гаварь!
Ваш оптимизм неиссякаем,
Пусть все исполнятся мечты,
Мы Вам торжественно желаем
Здоровья, счастья, красоты!
Пусть годы не спешат, и с ними
Вдруг молодость вернется вновь,
А жизни путь осветит имя,
Подаренное Вам,
– Любовь!

Спорт

ОСЕННИЕ СТАРТЫ ОАО «МЕТРОСТРОЙ»

5 сентября на стадионе «Динамо» прошел 10-й вид спартакиады ОАО «Метрострой» 2012 г. – ОСЕННИЕ СТАРТЫ.

Программа соревнований включала: бег на 100 м и 400 м у женщин, бег на 100 м и 800 м у мужчин и смешанную шведскую эстафету 100+200+300+400.

ПОБЕДИТЕЛИ НА 100 МЕТРОВ:

женщины:

1 место – Романова Екатерина – 13,96 сек. (ЗАО «Управление № 10 Метростроя»); 2 место – Ерохина Юлия – 14,28 сек. (ЗАО «Компакт»); 3 место – Волкова Елена – 15,39 сек. (ЗАО «Тоннельный отряд-3»); 3 место – Савинова Ирина – 15,39 сек. (Управление ОАО «Метрострой»).

мужчины:

1 место – Башкиров Александр – 12,00 сек. (ЗАО «Тоннельный отряд-3»); 2 место – Деменков Денис – 12,04 сек. (ОАО «ЛИМГТ»); 3 место – Федоров Евгений – 12,08 сек. (ЗАО «Тоннельный отряд-3»)

ПОБЕДИТЕЛИ НА 400 МЕТРОВ:

женщины:

1 место – Ерохина Юлия – 1 мин. 8,9 сек. (ЗАО «Компакт»); 2 место – Романова Екатерина – 1 мин. 13 сек. (ЗАО «Управление

№ 10 Метростроя»); 3 место – Ващилко Ольга – 1 мин. 23 сек. (ЗАО «Тоннельный отряд-3»).

ПОБЕДИТЕЛИ НА 800 МЕТРОВ:

мужчины

1 место – Ерохин Александр – 2 мин. 14,3 сек. (ЗАО «Компакт»); 2 место – Деменков Денис – 2 мин. 20,6 сек. (ОАО «ЛИМГТ»); 3 место – Волков Николай – 2 мин. 24,4 сек. (Управление ОАО «Метрострой»).

ЭСТАФЕТА

1 место – команда ЗАО «Тоннельный отряд-3» – 2 мин. 14,9 сек.; 2 место – команда ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» – 2 мин. 20,7 сек.; 3 место – команда ЗАО «Компакт» – 2 мин. 23,6 сек.

В командном первенстве сильнейшими стали легкоатлеты ЗАО «Тоннельный отряд-3», на 2-ом месте – спортсмены ЗАО «СМУ № 13 Метрострой», на 3-ем – бегуны ЗАО «Компакт».

**Старший тренер НИП СК «Метрострой»
А.Ю. Синюгин**



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 26.09.2012 г.
Газета отпечатана в «Типография «НИП-Принт», Санкт-Петербург, Чкаловский пр., д. 15.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

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