

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

НА «ДУНАЙСКОМ  
ПРОСПЕКТЕ»  
УЖЕ ГОРЯЧЕЕ

**СТР. 2**

ПЛОЩАДКИ «К-К»:  
НАЧАЛАСЬ  
СЕРЬЕЗНАЯ РАБОТА!

**СТР. 3**

EUROSKILLS 2014 –  
КОЛЛЕДЖ МЕТРОСТРОЯ  
ВО ФРАНЦИИ

**СТР. 4**

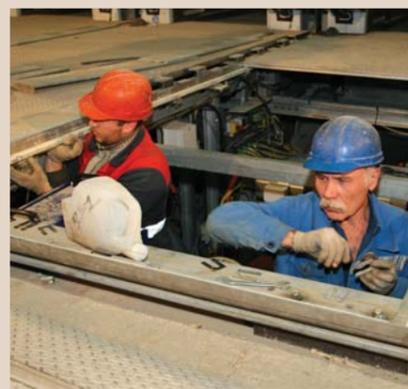
В МЕТРОСТРОЕ  
ТЕПЕРЬ ЕСТЬ  
ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ!

**СТР. 5**

## МАЙК СКАЗАЛ: «ПОЕХАЛИ!»



На одном из четырех эскалаторов, установленных на «Спортивной-2», уже смонтированы поручни. 7 октября этот эскалатор был пущен на ход на рабочей скорости. Внушительный Майк Шмидт, достойный представитель индустриального гиганта ThyssenKrupp AG, с ветерком прокатился вниз-вверх под пристальными взглядами слегка напрягшихся монтажников СМУ-9. Путешествие прошло без приключений к полному удовольствию представителя фирмы-изготовителя и сдержанной радости метростроевцев. «Метростроитель» запечатлел это историческое событие, ему помог заместитель начальника участка №1 СМУ-9 Роман Сергеевич Кудряшов.



Продолжение читайте на стр. 2

## Внимание!



**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА**  
на газету «Метростроитель» на 2015 год.

Подписная кампания продлится  
с 1 октября по 20 ноября 2014 года. Подписной индекс издания – 16925.

# 16925

Цена годовой подписки для физических на 2015 год – 100 рублей за один комплект – 12 номеров газеты со спецвыпусками. Цена годовой подписки для предприятий и организаций – 600 рублей. Для пенсионеров Метростроя годовая подписка остается бесплатной – за счет предприятий и организаций, в которых трудились ветераны до выхода на заслуженный отдых.

Подписка производится через редакцию газеты по адресу: Загородный проспект, 52, каб. 417, редакция (четвертый этаж), а также списки подписчиков с указанием организации можно отправить на электронную почту редакции: metrostroitel@mail.ru.

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.

Доставка издания будет осуществляться: для пенсионеров и индивидуальных подписчиков – через отделения связи по месту жительства, для предприятий и организаций: при выписке до 10 комплектов – через индивидуальные ячейки канцелярии ОАО «Метрострой», при выписке более 10 комплектов – через почтовые отделения по месту нахождения головных офисов предприятий и организаций.

# МАЙК СКАЗАЛ: «ПОЕХАЛИ!»



– Мы установили, состыковали и обтянули болтовыми соединениями все 14 секций (зон) эскалаторной системы. Сейчас производится монтаж составных частей балюстрады и параллельно завершается ответственный этап монтажных работ: устанавливаются последние ступени на всех четырех ветках. Ступенями были закрыты все проемы на 48 стыках эскалаторных секций, каждая готовая ветка обстоятельно проверялась представителем завода-изготовителя. Немецкий специалист, шеф-монтажник ThyssenKrupp AG Майк Шмидт высоко оценил качество работы российских монтажников, наших замечательных мастеров СМУ-9. Качество

сборки на стыках секций – важная составляющая всего комплекса монтажных работ. От того, как выполнен этот монтаж, зависит плавность хода, а в конечном итоге – и срок службы эскалаторной лестницы. В первых числах сентября были произведены пробные ручные пуски: мы проверяли и регулировали натяжение лестничного полотна. Крайний правый эскалатор был пущен на ход на главном приводе, при этом выполнялась проверка и тонкая регулировка всех зазоров. Здесь хотелось бы отметить, что конструкция данного эскалатора, в отличие от отечественных, предоставляет менее широкий диапазон возможных регулировок лестничного полотна. Хорошо это или плохо, покажет дальнейшая настройка, в общем-то, нового для нас механизма. Как бы то ни было, на первом эскалаторе мы приступаем к заключительной части механосборочных работ, впереди пусконаладочный этап: будут проверяться все

блокировочные устройства, производится дальнейшая регулировка согласованности движения лестничного полотна и поручней. Переходить к настройке следующего эскалатора следует только после безупречной отладки первого. Это позволит отработать всю технологическую цепочку монтажа и уверенно реализовать ее на следующих механизмах. Добавлю, что в целом по наклонному ходу предстоит еще установить трубы для укладки проводки и электрификации освещения наклонного хода, монтаж системы связи и пожарной сигнализации, СМУ-11 выполнит демонтаж грузовых балок с верхнего свода. На площадке и в наклонном ходе трудятся замечательные специалисты-монтажники в составе трех универсальных бригад под руководством опытных бригадиров: Сергея Алексеевича Юрышева, Валентина Николаевича Ашука, Дмитрия Александровича Иванова. Благодаря их мастерству, высокой инженер-

ной грамотности и выработанному годами совместной работы взаимопониманию, новая эскалаторная система будет смонтирована в срок и в высшей степени надежно.



*Валентин Николаевич Ашук, один из лучших бригадиров Метростроя, считает, что как бы ни был хорош заморский механизм, а создавать и совершенствовать нужно свой собственный*

## НА «ДУНАЙСКОМ ПРОСПЕКТЕ» УЖЕ ГОРЯЧЕЕ

По предварительным данным, проходка двухпутного тоннеля подойдет к строящейся станции «Дунайский проспект» в канун новогодних праздников. К этому моменту проходчики СМУ-11 подготовят камеру приемки, где монтажники Управления механизации произведут очередной плановый ремонт режущего органа. Строители ЗАО «СМУ-11 Метрострой» стремятся перекрыть галерею мощным железобетонным перекрытием. О ходе строительных работ рассказывают начальник строительного участка станции «Дунайский проспект» Алексей Александрович Смирнов и его заместитель Вячеслав Александрович Суходолов.



**Алексей Смирнов:**  
– Напомню основные этапы работ на нашей станции, выполненные коллективом СМУ-11 под руководством предыдущего начальника участка, Дмитрия Андреевича Морозова, недавно получившего новое назначение

(Д.А. Морозов назначен заместителем главного инженера СМУ-11). Итак, в первую очередь по всему периметру станционного котлована на глубину будущей станции (24 м) была построена стена в грунте. Далее по длинной оси котлована на глубину 29 метров были забурены два ряда сложных свай-колонн. Эта трудоемкая, но интересная работа потребовала нестандартных инженерных решений и была выполнена коллективом СМУ-11 качественно и точно в срок. Верхняя часть каждой из 76 свай-колонн «закована» в металлическую рубашку, это – остов будущей колонны станции. Нижняя часть – несущая, на нее опирается плита нижнего перекрытия. На настоящий момент станционный котлован был откопан

на глубину порядка 7 метров, на этом уровне строители заливают черновую плиту, которая послужит опорой для установки опалубки верхнего станционного перекрытия. Это перекрытие не только замыкает важнейший архитектурный блок станции, оно обеспечит номинальную жесткость котлована и позволит производить его дальнейшее углубление.



*На строительстве стены в грунте и разработке котлована станции «Дунайский проспект» бригадой бетонщиков СМУ-11 руководит опытный и перспективный бригадир Вадим Александрович Кузовков*



В конструкции перекрытия заложены три технологических отверстия: через них предполагается отгружать грунт при углублении котлована. На самом деле, решений о выемке грунта несколько, например, конвейерами или экскаваторами. Технология этого этапа



еще не определена: формально до прохода щита мы можем лишь залить черновую плиту, дальнейшая выемка грунта производится не должна, иначе может не хватить пригруза для проходки щита. Сейчас от черновой плиты до шпалы свода около 4,5 метров.

**Вячеслав Суходолов:**

– Поперечные армокаркасы верхнего перекрытия будут краном заводиться в ниши, вырубленные в стене в грунте (по периметру котлована ниши вырубятся с шагом в 2 метра, всего таких ниш – 250; в сутки с одного молотка получается одна ниша). Затем установленные армокаркасы будут связаны продольными балками. Сверху этой конструкции укладывается армокаркас плиты (300 мм) основания. Готовый 1200 мм каркас верхнего перекрытия заливается заходками с шагом 10 м. Впрочем, для нас пока еще это отдаленная перспектива. Сегодня основная задача – закончить заливку опорной черновой плиты. Затем мы должны объединить все работы в один общий процесс и разбить его на заходки. Производственный график такого комплексного строительства уже есть. Суммарно, с вырубкой ниш, с нанесением гидроизоляции, с сооружением цугванга, с монтажом поддерживающей опалубки должны закрывать две десятиметровых заходки в месяц, а всего таких заходок – двадцать.

## ПРОСПЕКТ СЛАВЫ: «ДЕСЯТКА» ФИНИШИРОВАЛА!

ПРОХОДЧИКИ УПРАВЛЕНИЯ №10 ЗАВЕРШИЛИ ПРОХОДКУ НАКЛОННОГО ХОДА №1. ПОЗДРАВЛЯЕМ!



**Начальник строительного участка Управления №10 Сергей Сергеевич Абдулин:**

– Проходка нашего наклонного хода успешно завершена, несмотря на возникшие в сентябре проблемы с механизмами:

дважды выходила из строя «рука» тубингоукладчика, отказала гидравлика породопогрузочной машины. Последние два кольца добирала вручную. На полочках потеряли время, поэтому за сентябрь было пройдено всего 18 колец. Зато предыдущий месяц сложился удачней – в августе мы поставили 26 колец.

Что касается качества проходки, считаю, что обделку выполнили на высоком уровне: все кольца установлены в допусках соглас-

но маркшейдерским требованиям. Хотя о реальных результатах нашего труда следует, наверное, поговорить позднее, когда уйдет заморозка и начнет себя проявлять вода, месяцев через шесть-семь. Сейчас, по окончании проходки, Управление механизации занимается демонтажом укладчика, погрузочной машины и навесного оборудования, а проходчики Управления №10 ведут гидроизоляцию тоннеля: чеканят швы, выполняют контрольное нагнетание.

Впереди у нас не менее ответственная и интересная работа: в этом месяце наш участок начинает разработку натяжной камеры. Традиционно, метростроевцы имеют огромный опыт в технологии разработки натяжных камер, однако выполнение всего комплекса – проходки наклонного хода и строительства натяжной одним строительным участком – по-моему, происходит впервые. Коротко опишу основные операции, предстоящие нашим проходческим бригадам. Прежде все-



го набираем леса и на весь забой бетонируем стену. Далее вырубает в ней трехметровую штольню и начинаем разработку верхней части тоннельной выработки – раскрываем калотту. По всему периметру сводовой части устанавливаем деревянную крепь, затем на трехметровом участке свода монтируем постоянные конструкции – рамы, крепим

арматурный каркас и бетонируем этот участок сводовой части. Установка первых рам – самый сложный момент всей работы. Рамы большие (диаметр забоя 12 м), тяжелые, вес одной рамы порядка 2 т. Свариваем их непосредственно на месте. Через каждые 3 метра по периметру свода устанавливаем новые рамы и бетонируем очередной участок. Проходим весь свод, затем приступаем к проходке нижней части тоннельной выработки – штроссы и, наконец, разрабатываем ядро забоя. Далее вручную проходим натяжную камеру – около 25 метров. Нам предстоит продумать технологию отгрузки грунта, определиться с комплектом горнопроходческой техники. Определенную сложность будет представлять и бетонирующая сводовой части натяжной камеры. Подача бетона будет производиться через наклонный ход, поэтому трасса подачи бетона суммарно превысит 150 метров. Возможно, придется устанавливать промежуточные насосные станции. Тонкостей в предстоящей работе очень много, так что пожелайте нам удачи...

# ПЛОЩАДКИ КРАСНОСЕЛЬСКО-КАЛИНИНСКОЙ ЛИНИИ: НАЧАЛАСЬ СЕРЬЕЗНАЯ РАБОТА!

## 467 ШАХТА: ПРИСТУПИЛИ К ЧЕРНОВОЙ ОБДЕЛКЕ СТВОЛА



**Заместитель начальника участка №1 Управления №10 Евгений Николаевич Новиков:**

– Территория строительной площадки шахты №467 полностью подготовлена к проходческим работам: если в сентябре было забетонировано не более 5% поверхности территории, то на конец октября вся площадка укрыта бетонными плитами (почти 3000 м<sup>2</sup>) и сейчас представляет собой практически единый монолитный участок. По периметру оголовка завершено строительство стены в грунте, вокруг будущего ствола сооружена мощная плита покрытия. 12 октября проходчики Управления №10 приступили к выполнению черновой обделки ствола: начали бетонирование первой заходки с использованием сборной скользящей опалубки: породу грейфером выбрали из котлована на глубину заходки (2 метра), затем бетон стены в грунте был очищен от остатков породы, а внутрь котлована проходчики аккуратно опустили кольцо опалубки. Арматурный каркас первого кольца «завязан» на арматуру оголовка ствола – за счет такой железобетонной стыковки обеспечивается требуемая жесткость конструкции. Последовательными заходками будет выполняться дальнейшая разработка породы, установка очередного арматурного каркаса, бетонирование нового участка и



перемещение опалубки. Толщина черновой обделки ствола – 200 мм. Следующим этапом по такому же принципу сооружается чистовая обделка, но только под меньший, внутренний радиус. Между черновой и чистовой обделкой планируется установка специальной гидроизоляции. На заходку уходит около 10 м<sup>3</sup> бетона, бетонирование производится в течение четырех часов. Сейчас на участке работает проходческий коллектив в составе 19 человек, но с развитием проходки количество специалистов будет, безусловно, увеличиваться. Когда закончится грейферный этап выборки породы (16 м), будет



смонтирован проходческий полог, и пораду начнут выбирать уже отбойными молотками. К этому моменту будут сформированы четыре сменные проходческие бригады в составе 6–10 человек. Проходка ствола подразделяется на несколько этапов: проходка в пределах стены в грунте (30 м), ниже – проходка в кембрийских глинах, а в самом конце ствола нас ждет проходка с установкой 14 колец сборной обделки диаметром 7,9 м. В конце ствола нам предстоит построить рассечку, а далее – раму проема руддвора и сам руддвор. Одним словом, началась серьезная работа!

## ШАХТА 462: ПРОДОЛЖАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО СТНЫ В ГРУНТЕ СТАРТОВОГО КОТЛОВАНА №1



**Заместитель начальника участка №5 Управления-15 Сергей Викторович Малафеев:**

– В целом, наша строительная площадка забетонирована, специалистами Управления механизации и СМУ №13 оборудованы две кондукторные плиты для предстоящей струйной цементации примыкающих к котлованам участков, в полном объеме оборудована форшахта. Но уже сейчас основная концентрация усилий направлена на подготовку к строительству котлована №1. Именно в нем будет выполняться монтаж горнопроходческого комплекса. Строительство стены в грунте этого стартового котлована выполняет наша подрядная организация – компания «Геострой». С 18 сентября по сегодняшний день (12 октября) строителями «Геостроя» выполнено семь из 47 заходок. Темп работ в пределах нормы, но можно, наверное, и быстрее. Досадная задержка возникла на этапе подготовки Управлением механизации сложных Т-образных участков стены в грунте, на примыкании котлована к прямым отрезкам ограждающей конструкции будущей галереи. На этих Т-образных участках одновременно было сконцентрировано много техники, возникли определенные сложности с разработкой грунта, со стыковкой и опуском армокаркасов. Как только Управление механизации «победит» эти сложные Т-образные участки,



«Геострой» сможет производить строительство стены в грунте по радиусу котлована заходками в шахматном порядке: одна заходка разрабатывается, другая – бетонится. Заходка за два дня – к таким темпам необходимо стремиться на участке



стартового котлована. В декабре мы должны переехать в новый АБК (административно-бытовой комплекс). Площадка для него готова, в ближайшее время наши подрядчики приступят к строительству зимних помещений.

**ОТ РЕДАКЦИИ:** 12 октября строительную площадку участка №5 Управления-15 посетил генеральный директор ОАО «Метрострой» Ваим Николаевич Александров. Руководитель Метростроя подверг резкой критике состояние строительной площадки, жестко отчитал представителей подрядных организаций и исполнителей работ (в том числе, Управление механизации) за неаккуратное содержание объекта строительства, за грязь на стройплощадке. Приказом гендиректора ряд работ был приостановлен до полного устранения замечаний. В течение последующего дня все замечания были устранены, на площадке наведен порядок. Генеральный директор Метростроя потребовал от строителей впредь уделять больше внимания организации труда и сохранению порядка на строительных объектах.

## 463-464 ШАХТЫ: БЛИЖАЙШАЯ ЗАДАЧА – ЗАКОНЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ФОРШАХТЫ



**Заместитель начальника участка №1 ТО-3 Илья Василец:**

– На данный момент этап подготовительных работ выполнен полностью: по периметру строительной площадки замкнуто ограждение, оборудована система водоотведения, закончено обустройство очистных сооружений, а также мойки для колес грузового транспорта. Выполнено бетонирование 3500 м<sup>2</sup> строительной площадки из 6480 м<sup>2</sup>: бетонруем в неделю около 800 м<sup>2</sup>. На месте нашей стройплощадки раньше была многоуровневая стоянка. Чтобы подготовить территорию к строительным работам, нам потребовалось срезать лишний слой асфальта, щебня, грунта, заармировать, обустроить

деформационные швы и залить всю площадь бетоном. По основным строительным работам на сегодняшний день отстроено 245 м форшахты из 446. Ближайшая задача – как можно быстрее закончить строительство форшахты и перейти к сооружению стены в грунте. Работы на площадке ведутся в одну смену без выходных. Окончательная сдача стройплощадки была намечена на середину ноября, но ввиду непредвиденных работ по выносу инженерных коммуникаций, сроки, скорее всего, будут пересмотрены. В зоне строительных работ на глубине 3 м находится общесплавная канализационная бетонная труба диаметром 800 мм, а также действующие высоконапорные водопроводные трубы диаметром 325 мм. Эти трубы «секут» будущую стену в грунте. Сейчас готовится проект выноса этих коммуникаций, поэтому строительство форшахты и стены в грунте на этом участке, скорее всего, начнется с некоторой задержкой.

## Поздравляем!



**С ЮБИЛЕЕМ!**  
10 октября исполнилось 65 лет  
МИХАИЛУ ДМИТРИЕВИЧУ  
ГЛУХАРЕВУ

Михаил Дмитриевич вступил в ряды метростроевцев сразу после службы в рядах Советской Армии – в 1971 году. Его трудовой путь начался в СМУ-9 Ленметростроя с должности монтажника горного оборудования III разряда. Двадцать лет Михаил Дмитриевич добросовестно трудился в родной «девятке» инженером ПТО, электромонтажником подземных проходческих механизмов, мастером подземного участка. В 1985 году заканчивает Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта им. академика Образцова по специальности «Мосты и тоннели», а с 1990 года Михаил Дмитриевич Глухарев – диспетчер отдела главного диспетчера ОАО «Метрострой». Знающий, опытный специалист Михаил Дмитриевич Глухарев за успешное выполнение производственных заданий, проявленную инициативу в работе и активное участие в общественной жизни коллектива награжден именными часами Министерства транспортного строительства СССР, Почетными грамотами Метростроя, медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». Уважаемый Михаил Дмитриевич! Поздравляем с прекрасным юбилеем! Желаем крепкого здоровья и новых успехов в работе!



События

# АЛЕКСЕЙ БАНДУРИН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В EUROSKILLS

На европейском чемпионате рабочих профессий Euroskills 2014, прошедшем в начале октября в городе Лилль, впервые принимала участие сборная России.



Обращение к конкурсантам Йоза де Гойа

Команда, в состав которой входили двое петербуржцев, после подсчета суммарного количества баллов заняла 11-е общекомандное место (6947 баллов). Одним из представителей от Санкт-Петербурга, по результатам конкурса WorldSkills в Казани, стал **Алексей Бандурин**, учащийся Колледжа метростроя.

Почти на неделю небольшой город Лилль на севере Франции в регионе Нор-па-де-Кале стал местом переживаний, радостей и напряженной профессиональной борьбы для 450 конкурсантов из 25 стран. Несмотря на то что все конкурсы движения WorldSkills так или иначе идентичны: компетенции, конкурсанты, эксперты, волонтеры, конкурс в Лилле отличался и от проведенного в Казани, и от Регионального чемпионата WorldSkillsRussia, состоявшегося в сентябре этого года в Ленэкспо. По оценкам

экспертов, задания и критерии их оценки были намного сложнее и строже. Строже были и условия, которым подчинялись и конкурсанты, и эксперты. Все технические задания, оценки, обращения – только на английском языке. Конкурсантам во время работы запрещалось говорить с кем-либо за пределами конкурсной территории и выходить без надобности, а оценочная комиссия следила за тем, чтобы рабочее место каждого участника содержалось в порядке. Для соблюдения строгих условий конкурса прямо на территории проведения Euroskills в здании Lille Grand Palais была оборудована столовая, где питались участники и эксперты. Организаторы конкурса следили также и за тем, чтобы участники и эксперты проживали в разных отелях. За любые нарушения у команды снимались штрафные баллы. Словом, дисциплина на Euroskills выдерживала любую критику.

За проведением Euroskills наблюдало 326 международных экспертов, а общее количество посетителей за три конкурсных дня превысило 90 000 человек. В 2014 году соревнования прошли по 41 специальности, среди которых такие, как автомеханика, кулинария и ресторанный сервис, сухое строительство, парикмахерское дело и косметология, электромонтаж, веб-дизайн и многие другие.

Для молодых профессионалов из России участие в национальном чемпионате Euroskills было дебютом. По результатам II национального чемпионата WorldSkills Russia, прошедшего в мае этого года в Казани, нашу страну в Лилле представлял 21 конкурсант в 15 компетенциях. Среди них было два представителя из Санкт-Петербурга: Алексей Бандурин (СПб ГБПОУ «Колледж метростроя») и Роман Денискин (СПбГТЭИ), в номинациях «сухое строительство» и «кулинария».



Алексей Бандурин выполняет конкурсное задание

– Я рад, что в этом чемпионате впервые участвовала российская команда, – отметил на церемонии закрытия президент движения WorldSkills Europe Йоз де Гой (Jos de Goeu). – Для нас это важно, так как объединяя молодежь из разных стран, мы объединяем и разные культуры, что способствует миру в обществе и Европе.

Отметим, что кроме России, впервые в Euroskills 2014 Lille принимала участие сборная Монтенегро, занявшая 24 место (1357 баллов). Победителями чемпионата в общекомандном и личном зачете стали команды «завсегдатаев» этого движения: Австрии, Франции и Голландии.

– Мешал языковой барьер, – признался Алексей Бандурин (компетенция «сухое строительство»). – У нас при обучении этому не уделяется внимания. А еще то, что с некоторыми заданиями, материалами и инструментами я работал впервые, потому что, опять же, в программе обучения нашей специальности этому либо отводится мало времени, либо не отводится совсем.

– Выступление в Лилле – бесценный опыт для нас, – говорит руководитель национального координационного центра WorldSkills Russia в Санкт-Петербурге Наталья Смирнова. – Мы сделали для себя несколько важных выводов.

В числе выводов решение уделять более тщательное внимание подготовке экспертов,

СПРАВКА

*Euroskills 2014 – чемпионат рабочих профессий для европейских стран-участниц движения WorldSkills International (WSI). WSI – международная некоммерческая организация, основная цель которой – повышение статуса и стандартов профессиональной подготовки, а также организация конкурсов WorldSkills в странах-участницах движения. Существует с 1946 года.*

*Россия примкнула к WSI в мае 2012 года, став 60-й страной-участницей. В мае 2014 года в Казани был проведен II Национальный чемпионат WorldSkills, победители которого вошли в состав нашей национальной сборной для участия в Euroskills в Лилле.*

которые работают с конкурсантами на площадке. Эксперт должен четко понимать задание, уметь проанализировать его и донести до конкурсантов. В Лилле у некоторых конкурсантов были штрафные баллы именно из-за нечеткого понимания технического задания, что сказалось на общей сумме очков. Также планируется обратить больше внимания на языковую и психологическую подготовку.

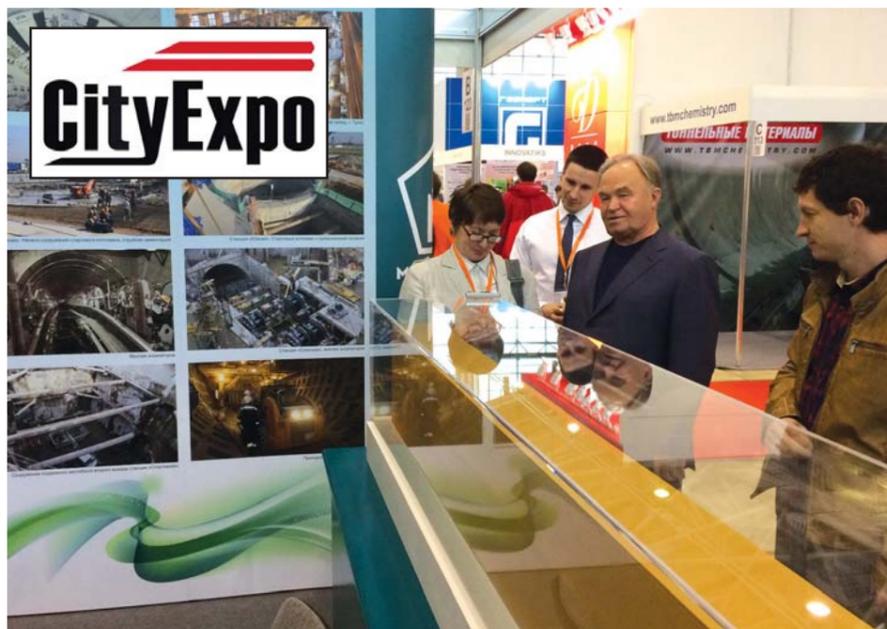
– Нашей сборной нужен вдохновитель и лидер, который сплотит команду и будет координировать ее движения, делать ее единым целым, – отметила Наталья Смирнова. – На этом чемпионате, к сожалению, представители из Москвы слабо взаимодействовали с регионами. В целом же хочу отметить, что наши конкурсанты и эксперты старались на Euroskills в Лилле в полную силу, а все вышеперечисленные моменты будут в обязательном порядке учтены и проработаны к следующему, третьему национальному чемпионату WorldSkills Russia, который состоится в мае 2015 года.

*Для оформления материала использованы фотографии с официального сайта мероприятия euroskills.org*



Старший мастер Колледжа метростроя Эдуард Симонян сопровождал своего воспитанника на протяжении всего конкурса и очень переживал за него

## МЕТРОСТРОЙ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В CITYEXPO-2014



С 14 по 16 октября петербургский Метрострой участвовал в выставке CityExpo, прошедшей в выставочном центре ВДНХ в Москве. Главным объектом, притягивавшим толпы посетителей к стенду петербургских метростроителей, стал макет ТПМК для проходки двухпутного тоннеля.

Одним из мероприятий CityExpo стала конференция ТАР «Российский опыт строительства метрополитена в г. Москве. Тенденции. Проблемы. Перспективы», на которой Метрострой был признан победителем конкурса «На лучшее применение передовых технологий при строительстве тоннелей и подземных сооружений» сразу в двух номинациях: «Технологии при проходке тоннелей и строительство подземных сооружений закрытым способом» и «Разработки, ведущие к снижению стоимости строительства подземных объектов».

CityExpo – уникальная для России выставка, разделы которой комплексно охватывают основные направления развития города, профессиональная площадка для продвижения продукции, развития бизнеса, заключения контрактов, место встречи специалистов из разных регионов России и зарубежья.

Выставка образована на базе двух успешных отраслевых мероприятий: градостроительной выставки CityBuild и выставки газового, теплоэнергетического и отопительного оборудования CityEnergy.

Среди посетителей CityExpo – специалисты всех этапов градостроительства: представители подрядчиков строительных компаний, инвесторы, архитекторы и проектировщики, представители отделов снабжения строительных компаний, представители жилищно-коммунальных хозяйств и городских управ, инженеры-строители, инженеры-геодезисты, инженеры-геофизики, инженеры-экологи, страховые агенты.

## «ЛИДЕР СТРОИТЕЛЬНОГО КАЧЕСТВА-2014»

В Петербурге подвели итоги конкурса «Лидер строительного качества-2014». Конкурс проводился по двум категориям: объекты строительства и производство строительных материалов.

Гран-при в номинации «Лучший объект государственного значения» получил ОАО «Метрострой» за объект «Строительство второго выхода станции метро «Спортивная». Всего на номинацию было подано четыре заявки – компаниями ОАО «Мостоотряд №19» и ЗАО «Геострой» с объектом «Строительство автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» (дипломы I степени), а также ООО «Стройреставрация» с объектом «Работы по реставрационному ремонту фасадов «Кавальера Анны Иоанновны» (диплом III степени).

Конкурс «Лидер строительного качества» проводится Комитетом по качеству и безопасности строительства при Координационном совете по развитию строительной отрасли СЗФО во взаимодействии с профессиональными объединениями, некоммерческими партнерствами СЗФО и при поддержке Аппарата Полномочного Представителя Президента РФ в Северо-Западном Федеральном округе. Оператор конкурса – ЗАО «Петербургский строительный центр».

Основные задачи конкурса – повышение качества и конкурентоспособности строительных объектов, информирование потребителей и общественности о высококачественной, экологичной и безопасной строительной продукции и стимулирование организаций к непрерывному повышению качества строительной продукции.

Строительство второго выхода станции метро «Спортивная» является сегодня одним из самых показательных в области построения рабочего процесса и качества выполняемых работ. Высокая оценка экспертного совета Конкурса и получение знака «Лидер строительного качества-2014» в очередной раз доказали этот факт. Поздравляем всех, кто внес свой вклад в эту победу, и желаем дальнейших успехов!



## ПОБЕДА НАЦИОНАЛЬНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ

2 октября 2014 года в Москве состоялось торжественная церемония награждения победителей II Всероссийского профессионального конкурса Национального объединения проектировщиков на лучшие реализованные проекты. В номинации «Лучший реализованный проект транспортной сети» II место было присуждено петербургским метростроителям за реализацию проекта наклонного хода станции метрополитена «Спасская».

Конкурс НОП призван продемонстрировать лучшие достижения в области архитектурно-строительного проектирования в России, а также привлечь внимание широкой общественности к профессии и к результатам труда проектировщика. Конкурсную комиссию возглавил Народный архитектор России, лауреат Государственной премии России, президент Национального объединения проектировщиков Михаил Посохин.

В этом году в конкурсе приняли участие более 110 проектных организаций, которые представили на рассмотрение жюри 150 объектов, расположенных на территории восьми федеральных округов РФ. Победителей награждали в 9 номинациях, среди которых реализованные проекты промышленного и жилищного строительства, инженерной и социальной инфраструктуры, транспортной сети и комплексного развития территории, а также «зеленого строительства», ландшафтной архитектуры и даже агропромышленного комплекса.



Профессиональное жюри дало высокую оценку деятельности петербургских специалистов, благодаря которой в городе появилась еще одна станция метрополитена.

Высокая оценка жюри стала возможна благодаря совместной профессиональной работе строителей ОАО «Метрострой» и проектировщиков НИПИИ ОАО «Ленметрогипротранс». Победа в общенациональном конкурсе является нашей общей победой.

Поздравляем!

## В МЕТРОСТРОЕ ТЕПЕРЬ ЕСТЬ ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ!



На вопросы корреспондента газеты «Метростроитель» отвечает член-корреспондент Международной академии наук экологии, безопасности человека и природы (МАНЭБ), заместитель руководителя службы охраны труда, промышленной и экологической безопасности ОАО «Метрострой» Александра Валериевна Астахова.

– Александра, расскажите нашим читателям, когда и при каких обстоятельствах Вам было присвоено высокое звание членкора?

– 5 сентября в академии МАНЭБ в торжественной обстановке мне был вручен Диплом и удостоверение членкора. Кстати, Президиум Академии состоит из специалистов-экологов очень

высокого уровня. Кандидатура будущего члена Академии выносится на рассмотрение Президиума, и только после соответствующего решения кандидату присваивается звание члена-корреспондента.

– Как же Вы добились такого впечатляющего успеха?

– Я закончила два университета – геологический факультет СПбГУ (кафедра экологической геологии) и СПб Технологический университет по специальности «менеджмент высоких технологий». У меня два высших образования. Одна из моих дипломных работ называлась «Усовершенствование структуры экологического предприятия». А сейчас я завершаю работу над диссертацией: в ней я предлагаю новую технологию по обезвреживанию отходов. Общеизвестно, что сегодня большая часть производственных отходов сбрасывается на полигонах. На этих спецтерриториях происходит, так сказать, их массовое захоронение в земную твердь... Наша, т.е. экологов, задача – искать новые технологии переработки и обезвреживания этих отходов, понижая таким образом их класс опасности. Замечу, что членство в Академии предполагает постоянное подтверждение расширения своих профессиональных компетенций. В будущем мне хотелось бы развивать в Академии какое-либо научно-практическое направление...

– Как сейчас обстоит дело с соблюдением экологических норм и требований в Метрострое?

– Сегодня каждое производственное подразделение Метростроя имеет разрешительную документацию – нормативы образования отходов и лимиты на их размещение, а также разрешения на выбросы загрязняющих веществ автотранспорта. Исправно ведется вся соответствующая отчетность, регулярно осуществляется производственно-экологический контроль. Добавлю, что как генподрядчик, Метрострой несет ответственность за размещение всех строительных отходов, таких, как грунт, бой бетона, асфальто-бетон, строительный мусор и т.д., и пока замечаний, а тем более, санкций по экологической части в адрес Метростроя не было.

– Что, на Ваш взгляд эколога-членкора, является для Метростроя определяющим в экологической сфере? И каковы наши будущие перспективы?

– В этом году впервые мы смогли пройти трудоемкую сертификацию по международному стандарту ISO-1401 – системе единых международных правил и требований в экологической сфере. Стандарты Международной организации стандартов (ISO), в отличие от других стандартов экологического менеджмента, не только появились на свет первыми, но и приняты в мире самым большим числом компаний. В силу ряда объективных и субъективных факторов, для отечественных производителей достижение показателей международных стандартов, особенно в области охраны окружающей среды, довольно сложная задача. Тем не менее, природопользование и охрана окружающей среды – одна из важных сфер взаимодействия между Европейским Союзом и Россией. В случае неприятия международных стандартов российской предприятия, при вхождении нашей страны в европейскую экономику, рискуют быть поглощенными зарубежными фирмами. Сертификация по ISO позволяет Метрострою полноправно участвовать в глобальных строительных проектах. Наличие сертификата ISO как важной разрешительной документации дает безусловное преимущество при участии в тендерах, в том числе, и международных. Ну а в перспективе мы рассчитываем в рамках системы ISO существенно улучшать экологические показатели нашего главного производства – метростроения.

## ЦЕРЕМОНИЯ НАГРАЖДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ И ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА «ЗОЛОТОЙ МЕРКУРИЙ»

30 сентября 2014 года в парадных залах Санкт-Петербургской торгово-промышленной палаты состоялась торжественная церемония награждения победителей и участников конкурса «Золотой Меркурий», главной целью которого является развитие в России малого бизнеса и поддержка отечественных экспортеров.

От имени торгово-промышленной палаты Санкт-Петербурга победителей поздравил президент СПб ТПП Владимир Иванович Катенев. Владимир Иванович вручил дипломы и благодарности участникам регионального этапа конкурса. В номинации «Лучшее малое предприятие в сфере услуг» диплом победителя был вручен директору УПТК – филиала ОАО «Метрострой» Мирославу Станиславовичу Августиницину.

По окончании торжественной церемонии участников пригласили пообщаться в неформальной обстановке, где гости обменялись деловыми контактами, а также обсудили возможности сотрудничества и перспективы совместных проектов.



## Метромир

### ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЙ ТОННЕЛЬ В АБУ-ДАБИ

Строительство 41-километрового дренажного тоннеля в рамках стратегической программы модернизации системы гидротехнических сооружений в Абу-Даби идет по графику.

Строящийся тоннель является частью одной из самых протяженных канализационных систем в мире. Рядом с главным сооружается тоннель протяженностью 42 км. Его строительство планируется завершить в первом квартале 2015 года. Весь комплекс сооружений будет сдан в эксплуатацию к 2016 году. Стоимость проекта составляет 1,5 миллиарда долларов. Тоннели глубиной залегания от 27 м до 100 м не потребуют регулярного технического обслуживания в течение ближайших 80 лет, что позволит сэкономить значительные средства.

На фото: модернизация канализационной системы Абу-Даби пройдет в 3 этапа.



### SKW ПРИСТУПИЛ К СООРУЖЕНИЮ ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИРДЖИНИЯ



Специалисты SKW, совместного предприятия Skanska, Kiewit и Weeks Marine, начали погружение первого из 11 кессонов на строительстве речной переправы в штате Вирджиния (США). Масса одного кессона составляет 16000 тонн. Первые шесть кессонов готовятся к погружению в морском терминале Портсмута. Последние пять – ожидают своей очереди на бетонном заводе в штате Мэриленд. Специалисты планируют затрачивать на установку каждого из них 5 недель.

Протяженность строящегося тоннеля составит 1700 м, он будет работать наряду с существующим Мидлтонским тоннелем, улучшив транспортное сообщение между городами. Проект включает в себя строительство нового двухполосного Мидлтонского тоннеля и тоннеля под рекой Елизавета между Норфолком и Портсмутом. Стоимость строительства составит порядка 1,5 млрд долларов, завершить его планируется в 2016 году.

На фото: погружение первого кессона.

**Путешествие**

# ЗДРАВСТВУЙ, КАРЕЛИЯ!



Профсоюзный комитет ОАО «Метрострой» для активных спортсменов всех подразделений Метростроя организовал поощрительную поездку в Карелию с посещением острова Валаам. Поездка состоялась 6-7 сентября 2014 года.

Прибыв в республику Карелия на комфортабельном автобусе, метростроевцы увидели незабываемую красоту северного Приладожья, удивительную природу этого края. Старинный город Сортавала, в прошлом – Сердоболь, расположенный на северном берегу Ладожского озера, встретил туристов отличной солнечной погодой. Опытный экскурсовод рассказал об истории создания и современной жизни города, о его достопримечательностях и архитектуре. Затем метростроевцы проследовали в окрестности

поселка Рускеала, где на реке около водопада Ахвенкоски в 1972 году проходила часть съемок знаменитого фильма «А зори здесь тихие».

Горный парк «Рускеала» произвел на всех сильное впечатление. Этот мраморный каньон – памятник природы и индустриальной культуры (горного дела) XVIII–XX веков, включен в список культурного наследия России. Он представляет собой рукотворную чашу в сплошном массиве мраморов, прорезанном системой шахт и штолен. Красивые узоры серовато-зеленого и светло-серого мрамора можно



увидеть в отделке Исаакиевского собора, станций метро «Приморская» и «Ладожская».

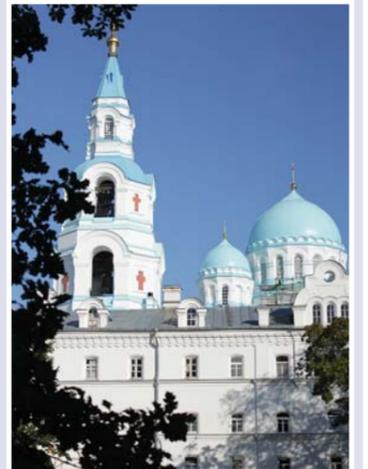
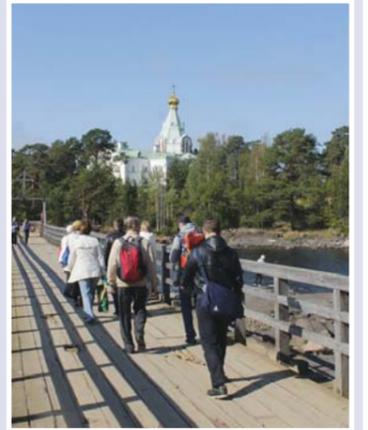
Ночевали туристы в отеле-клубе «Гардарика», расположенном на берегу уникального метеоритного озера Янисьярви, а утром 7 сентября на быстром «Метеоре» направились из Сортавала на остров Валаам.

Прибыв в Монастырскую бухту острова, туристы с помощью эрудированного экскурсовода прикоснулись к жизни насельников Валаамского мужского ставропигаль-

ного монастыря. Метростроевцы посетили Спасо-Преображенский собор, поклонились святыням православия, познакомились со своеобразием архитектурных ансамблей монастыря, редкой и удивительной по красоте природой Валаама.

Посещение Карелии и острова Валаам произвело неизгладимое впечатление на метростроевцев и надолго всем запомнится. Выражаем свою признательность профсоюзному комитету ОАО «Метрострой» за прекрасную поездку.

**Заместитель главного инженера ОАО «Метрострой» В.М. Денисов**



**Метромир**

**В ИЗРАИЛЕ СТРОИТСЯ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

6 октября 2014 года завершилась проходка второго железнодорожного тоннеля, предназначенного для движения высокоскоростных железнодорожных поездов из Тель-Авива в Иерусалим.

Тоннель протяженностью 11,6 км был сооружен с применением щитовой проходки (75%) и новоавстрийского метода (25%). Третий тоннель построят между Yitla creek и Mevaseret Zion. В торжественной церемонии, приуроченной к началу его строительства, приняли участие премьер-министр Израиля Биньямин Нетаньяху и министр транспорта Израэль Кац.



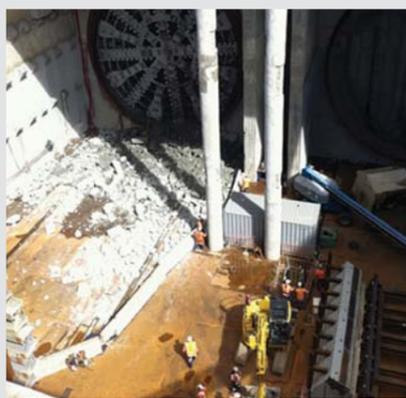
Премьер-министр Нетаньяху принял участие в церемонии, приуроченной к началу строительства тоннеля

Строительство 38-километровой двухпутной железнодорожной линии от Тель-Авива до аэропорта Бен-Гурион в Иерусалиме началась в 2005 году. Сдача объекта в эксплуатацию намечена на 2017 год. Строительство высокоскоростной магистрали позволит сократить время в дороге из Тель-Авива в Иерусалим с полутора часов до получаса.

**УНИКАЛЬНЫЙ ТМПК «АЛИСА» РАБОТАЕТ В ОКЛЕНДЕ**

Тоннелепроходческий комплекс «Алиса» диаметром 14,5 м завершил первый этап проходческих работ на строительстве крупнейшего автодорожного тоннеля Новой Зеландии общей стоимостью 1,4 миллиарда новозеландских долларов.

В рамках проекта Waterview в течение 10 месяцев велось строительство первого из автодорожных тоннелей-близнецов, связавших юго-западную и северо-западную автомагистрали Окленда. Открытие тоннеля, который обеспечит трехполосное движение транспорта в южном направлении, запланировано на начало 2017 года. Руководитель Транспортного агентства Новой Зеландии в Окленде Бретт Глиддон отметил, что открытие этого



тоннеля стало настоящим общенациональным событием. Строители завершили проходку досрочно и с высоким качеством, что было по достоинству оценено профессиональной общественностью и наглядно продемонстрировало высокую квалификацию новозеландских специалистов. В дальнейшем ТМПК «Алиса» будет задействован на сооружении северного тоннеля. Проходку планируется возобновить в 2015 году, когда все части ТМПК будут доставлены на стройплощадку. Ожидается, что сооружение тоннеля будет завершено в октябре следующего года. Еще год потребуется на отделку, строительство вентиляционных камер и 16 примыкающих технологических помещений для обслуживания тоннеля.

**Поздравляем!**



**С ЮБИЛЕЕМ, ЕЛЕНА АНАТОЛЬЕВНА!**

3 октября отметила юбилей начальник экономического отдела ОАО «Метрострой» Елена Анатольевна Иванова.

Елена Анатольевна начала свою трудовую деятельность чертежником-конструктором в СУС Ленгипротранс, но проработала там недолго. В 1972 году она поступает в ЛИИЖТ (ныне ПГУПС) и через 4 года выпускается по специальности «Мосты и тоннели» инженером путей сообщения – строителем. С тех пор «метростроевская судьба» Елены Анатольевны была определена: в 1982 году она принята на работу инженером сметно-договорного отдела Управления Метростроя. Не считая тех четырех лет (1983–1987 гг.), что Елена Анатольевна работала в СМУ-11, вся ее трудовая деятельность неразрывно связана с Управлением. Почти 30 лет Елена Анатольевна Иванова работает в экономическом отделе, за это долгое время она прошла карьерный путь от инженера до начальника отдела. Благодаря опыту, навыкам и ответственному отношению к работе финансовый климат в Метрострое остается стабильным. За многолетний добросовестный труд Елена Анатольевна неоднократно награждалась Почетной грамотой ОАО «Метрострой», а также грамотой Губернатора Санкт-Петербурга.

**Уважаемая Елена Анатольевна!**

Примите самые теплые поздравления с юбилеем! Пусть в Вашем доме всегда царят уют, любовь, теплота и взаимопонимание, а на работе ждут профессиональные успехи!

# «БЕЗ ТВОРЧЕСТВА НЕТ НАСТОЯЩЕГО ИНЖЕНЕРА»



## У ИСТОКОВ

– С детства я была увлечена авиацией, мечтала о космосе, зачитывалась Циолковским, занималась в кружке авиамоделистов, – рассказывает Инна Васильевна, с благодарностью вспоминая своих школьных учителей, прививших любовь к точным наукам и творчеству. – Но окончить школу не удалось – началась война.

Мы рвались на фронт, но из военкомата нас выставили всем классом. Разносили повестки, помогали эвакуировать из города малышей. Уже после войны узнала, что из 30 одноклассников в живых осталось меньше 10. Стало так грустно, что в школу я больше не заходила.

В начале войны ей довелось работать на Урале коллектором геологоразведочной партии. В марте 1942 года пошла добровольцем, а с апреля 1942 – служила в звании сержанта, командира поста в Московской особой армии ПВО. В Ленинград вернулась в июле 1945 года.

– Что такое война? – Инна Васильевна отвечает не сразу. – Это тяжелая работа. Самое трудное было удерживать аэростат одной рукой, а другой сбрасывать балласт – мешок с песком весом 20 кг. Мечтала об одном – выспаться...

Она никогда не сможет забыть ликования Победы и по сей день восхищается чистотой послевоенного Ленинграда. На месте разрушенных домов разбивали скверы, сажали ленинградские липы – специально выведенный сорт. Город восстанавливали всем миром.

## ШАГ В ПРОФЕССИЮ

Война закончилась – нужно было учиться, работать. В ЛИИПе девушку-фронтовика встретили неласково. Зато на глаза попалось объявление о наборе на подготовительные курсы в ЛИИЖТ. «Порой одна встреча определяет всю жизнь. Елизавета Николаевна, заведующая подготовительными курсами ЛИИЖТа, так хорошо меня встретила! И даже предложила работу секретаря. С августа 1945 года я начала учиться и работать».

Почему она выбрала именно метростроение? Инна Васильевна улыбается: «В коридоре висело объявление с длинным перечнем факультетов, а внизу крупно и коротко – «Метрополитены». Я сразу поняла, чем хочу заниматься и ни разу об этом не пожалела!».

## ПОСЛЕВОЕННЫЙ ЛИИЖТ

– Учиться было так интересно! А еще в институте была замечательная самодеятельность, хором руководил декан строительного факультета профессор Федоров, друживший с потомками Римского-Корсакова. Регулярно проводились спортивные состязания – я выступала в спортивной гимнастике и лыжных гонках.

В послевоенном ЛИИЖТе работали технические кружки. Мои любимые темы – замораживание грунтов и горное давление. Ездил на стройплощадку «Балтийской», там шла заморозка наклонного хода. Осваи-

вала технологию на практике. Зав. кафедрой запросто звонил начальнику участка, и нас пропускали на объект. Встречали очень по-доброму – никаких бумаг и разрешений. Когда я рассказываю об этом, мне или не верят, или не понимают, – вздыхает Инна Васильевна.

## БРАТСТВО ТОННЕЛЬЩИКОВ

В те годы расцветало настоящее братство тоннельщиков. Специалисты, работающие в лаборатории ЦНИИС, на кафедре «Мосты и тоннели» ЛИИЖТ, в «Метрострое» и «Метропроекте» знали друг друга со студенческой скамьи. После окончания ЛИИЖТа, 2 февраля 1952 года Инна Васильевна приступила к работе в «Метропроекте» в должности инженера отдела организации и производства работ. «Работалось очень комфортно – все делали общее дело. Любый инженер-метростроевец мог зайти к нам, проектировщикам, чтобы уточнить детали строительства. Понимали: приду с авторским надзором, и если что не так – заставлю переделывать»...

Кстати, на стройплощадке в те годы царил взаимное уважение. Никаких нецензурных выражений. «Хотите – верьте, хотите – нет», – добавляет Инна Васильевна.

## ЛЮДИ И ГОДЫ

– Начальником отдела организации и механизации работ в «Метропроекте» был А.М. Еськов, прошедший всю войну рядом с И.Г. Зубковым. Моим непосредственными руководителями были И.К. Сахиниди и В.А. Гуцко – инженеры с большой буквы, как герои романов. Впрочем, в те годы все мы были романтиками...

Очень тепло Инна Васильевна вспоминает Вадима Николаевича Александрова и Николая Ивановича Кулагина, с которыми ей посчастливилось работать. «Нужно быть

22 октября 2014 года свой юбилей отметила Инна Васильевна Иванова. Вся ее жизнь неразрывно связана с метростроением. Общась с этой замечательной женщиной, не устаешь восхищаться ее жизнелюбием, доброжелательностью и острым умом, умением просто объяснить сложные вещи. Память Инны Васильевны бережно хранит лица тех, кто стоял у истоков метростроения и уже при жизни стал легендой. В канун юбилея корреспондент газеты «Метростроитель» встретила с Инной Васильевной.

мудрым дипломатом и прирожденным организатором, чтобы в кутерьме перестройки уберечь «Метрострой» и «Ленметрогипротранс» от развала. В том, что «Метрострой» и «Ленметрогипротранс» выжили и успешно работают сейчас – огромная заслуга этих замечательных людей», – убеждена Инна Васильевна.

Вспоминает она и К.Г. Касрадзе, в то время – бригадира комсомольско-молодежной бригады.

«На каждой очереди появлялись новые конструкции, новые технологии производства работ, которые тут же внедрялись «Метростроем». Пуск очередного участка приносил радость: мы видели результаты своего труда и чувствовали благодарность ленинградцев», – вспоминает Инна Васильевна.

## НАСЛЕДИЕ

Инну Васильевну Иванову можно без преувеличения назвать основателем строительной династии. Младший брат Юрий Иванович Иванов также окончил ЛИИЖТ, факультет «Мосты и тоннели». В «Метрострое» прошел путь от начальника смены до начальника строительства. Ее племянницы и внуки, также выпускники ЛИИЖТа, работают в строительной сфере. Инна Васильевна искренне восхищается молодежью и по сей день консультирует дипломников и молодых специалистов.

Она убеждена, что без творчества и умения четко выразить свои мысли нет подлинного инженера, а без принципов и идеалов – настоящего человека. Глядя на Инну Васильевну, не приходится сомневаться, что она знает рецепт счастья и всегда готова им поделиться.

В гостях у Инны Васильевны была  
Лариса Дубровская

## Память

# И осень тихую вдовой вступает в пестрый терем свой...

Первого октября состоялось осеннее путешествие в Осиновец, организованное Советом ветеранов Метростроя.

Солнечное утро как-то быстро поблекло и рассыпалось мелким дождем. Впрочем, пока автобус петлял по мокрой дороге, небо просветлело, и на станции «Ладожское озеро» уже можно было бродить без зонта. В Осиновце, там, где примостился малень-

кий музей Дороги жизни, вполне себе еще теплое, красное солнце решило напоследок поиграть с серой ладожской водой и старой лодкой. Полная света картина никак не увязывалась в сознании с тем, что творилось здесь в первую блокадную осень, и потом, вплоть до янва-

ря 1944 года, все 867 черных дней, до краев наполненных смертью. Но это было, и приезжать сюда необходимо, даже если совсем скоро, с чьей-то слишком легкой руки маленького музея не станет.



**Спорт**

# ГОТОВИМСЯ, ТРЕНИРУЕМСЯ...



В последнее время в России все больше внимания уделяется профессиональному спорту. Зимняя Олимпиада Сочи-2014 показала всему миру, что наша страна способна на многое, что она имеет своих чемпионов и свою сильнейшую тренерскую базу, которые совместно способны достичь высочайших результатов на международных соревнованиях самого высокого уровня.

Олимпиада Сочи-2014 стала своего рода катализатором проведения в России основных мировых состязаний: недавно в Сочи прошел Гран-При Формулы-1, в 2018 году Россия примет Чемпионат мира по футболу, российские спорткомплексы регулярно становятся местом проведения чемпионатов по хоккею, фигурному катанию и других видов спорта.

На фоне успехов российских спортсменов Правительство РФ развивает спортивное воспитание россиян. Сегодня реализуются программы возрождения детского и подросткового спорта, развития тренерской базы, оказывается поддержка строительству новых спортивных сооружений. 24 марта президент России Владимир Путин подписал указ о введении в действие с 1 сентября текущего года физкультурного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО).

В рамках обновленного ГТО предусматривается сдача спортивных нормативов в 11 возрастных группах, начиная с 6 лет. Так называемое тестирование населения в рамках Всероссийского физкультурно-



**Готов к труду и обороне СССР (ГТО)** – всесоюзный физкультурный комплекс, составивший основу государственной системы физического воспитания и направленный на укрепление здоровья, всестороннее физическое развитие советских людей, подготовку их к трудовой деятельности и защите Родины. Являлся основой программ по физическому воспитанию во всех учебных заведениях и спортивных секциях. В комплекс входили гимнастические упражнения, бег (на короткие и средние дистанции), прыжки (в длину или высоту), метание (диска, копья, толкание ядра и др.), плавание, лыжные гонки (для бесснежных районов – марш-бросок или велогонки), стрельба (только для юношей).

спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО) осуществляется в порядке, установленном приказом Министерства спорта Российской Федерации от 29.08.2014 г. № 739 «Об утверждении Порядка организации и проведения тестирования населения

в рамках Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО) и носит рекомендательную форму. Многие российские организации уже присоединились к тестированию ГТО. **ОАО «Метрострой» также планирует к весне будущего года организовать сдачу норм ГТО, и у нас с вами, дорогие читатели, еще есть время как следует изучить программу ГТО и подготовиться физически и морально к сдаче нормативов.**

*Представляем вашему вниманию выдержки из Методических рекомендаций, одобренных Министерством спорта РФ 23.07.2014 г. (полная версия на <http://www.gto-normy.ru>).*

1. Гибкость.
  - 1.1. Наклон вперед из положения стоя с прямыми ногами на полу или на гимнастической скамье.
  2. Координационные способности.
    - 2.1. Метание теннисного мяча в цель.
    3. Сила.
      - 3.1. Подтягивание из виса лежа на низкой перекладине.
      - 3.2. Подтягивание из виса на высокой перекладине.
      - 3.4. Сгибание и разгибание рук в упоре о гимнастическую скамью (сиденье стула).
      - 3.5. Рывок гири 16 кг.
    4. Скоростные возможности.
      - 4.1. Челночный бег 3x10 м.
      - 4.2. Бег 30, 60, 100 м.
    5. Скоростно-силовые возможности.
      - 5.1. Прыжок в длину с места толчком двумя ногами.
      - 5.2. Прыжок в длину с разбега.
      - 5.3. Метание мяча и спортивного снаряда.
      - 5.4. Поднимание туловища из положения лежа на спине.
  6. Прикладные навыки.
    - 6.1. Бег на лыжах на 1, 2, 3, 5 км.
    - 6.2. Кросс по пересеченной местности на 1, 2, 3, 5 км.
    - 6.3. Стрельба из пневматической винтовки или электронного оружия.
    - 6.4. Туристский поход с проверкой туристских навыков.
    - 6.5. Плавание на 10, 15, 25, 50 м.
  7. Выносливость.
    - 7.1. Бег 1; 1,5; 2; 3 км.
    - 7.2. Смешанное передвижение на 1; 1,5; 2; 3; 4 км (бег, переходящий в ходьбу в любой последовательности).
    - 7.3. Скандинавская ходьба 2, 3, 4 км.

## НА ВИРАЖАХ СПАРТАКИАДЫ МЕТРОСТРОЯ

### 30 СЕНТЯБРЯ В ТИРЕ «ДИНАМО» ПРОШЛИ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ПУЛЕВОЙ СТРЕЛБЕ

114 метких стрелков Метростроя (91 мужчина и 23 женщины(!)) из 16 организаций приняли участие в первенстве. Стрельба велась из положения «лежа с упора» на дистанции 50 метров.

Среди женщин победу одержала Н. Телегина (СМУ №13) с результатом 48 очков. На втором месте – И. Кудряшова (СМУ-9) – 46 очков, на третьем месте – представительница Метрокона А. Галочкина – 45 очков.

У мужчин на 1 месте В. Щоголь (СМУ-11) с максимальным результатом – 50 очков, на 2 месте – Ю. Смирнов (УМ) – 48 очков, 3 место – у дебютанта наших соревнований С. Пигулевского (Главпетербургстрой), также 48 очков.

В командном первенстве (сумма очков 5 лучших результатов) лучший результат у стрелков СМУ-11 – 231 очко. Второе место у представителей Управления механизации – 229 очков, замкнули тройку спортсмены СМУ №13 – 227 очков. В шаге от призеров оказались сразу две команды, набравшие одинаковую сумму, 224 очка: ТО-3 и Семнадцатое управление.

### 4 ОКТЯБРЯ НА СТАДИОНЕ «ДИНАМО» ЗАВЕРШИЛОСЬ ПЕРВЕНСТВО ПО МИНИ-ФУТБОЛУ

Все команды-участники на предварительном этапе были разделены на 4 подгруппы по четыре команды в каждой. Игры в подгруппах проводились по круговой системе (каждый играл с каждым). По результатам этапа были сформированы финальные группы, где победители групп разыграли места с 1-го по 4-е, серебряные призеры разыграли места с 5-го по 8-е, обладатели «бронзы» – с 9-го по 12-е, команды, занявшие четвертые места, – с 13-го по 16-е.

В основном финале футболисты Комплекта уверенно одержали победы над СМУ-11 (3:0), ТО-3

(4:0) и Семнадцатым управлением (4:2) – заняли первое место. На втором месте по лучшей разнице забитых и пропущенных мячей спортсмены СМУ-11: победа над Семнадцатым управлением (3:0) и ничья с ТО-3 (2:2). Третье место у команды ТО-3: победа над Семнадцатым управлением (3:2), ничья с ТО-3 (0:0). На четвертом месте – Семнадцатое управление.

В других группах накал борьбы был также высок: 5 место – УМ, 6 место – СМУ-9, 7 место – ЛМГТ, 8 место – Упр. №10, 9 место – Управление, 10 место – Упр.-15, 11 место – СМУ №13, 12 место – МПС, 13 место – СМУ-19, 14 место – ГПС, 15 место – ЛМЗ, 16 место – Метрокон.



*Под чутким руководством капитана Евгения Альбертовича Непомилуева сборная команда ЗАО «Компакт» стала победителем первенства Метростроя по мини-футболу (крайний справа на фото). Поздравляем!*

### СПОРТ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

С 14 октября в спорткомплексе ОАО «Метрострой» началось первенство по БАСКЕТБОЛУ.

29 октября – соревнования гиревиков в Спорткомплексе ОАО «Метрострой».

**А вот это – вообще «конкретная» новость:** 6 ноября – командное первенство по БИЛЬЯРДУ (бильярдный клуб «Алиби», ул. Пионерская, д. 21А). Начало в 17-00.

## ПРОДОЛЖАЕМ ПОБЕЖДАТЬ!



С 26 по 30 сентября в г. Ялте (Россия) прошел чемпионат мира по полиатлону среди ветеранов. Команда ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» в пятый раз подряд заняла общекомандное I место среди 14 клубов трех государств, опередив сильные команды Казахстана и Татарстана. Победителями в своих возрастных категориях стали: Елена Пирогова, Дмитрий Цветков, Игорь Чукалин, Валерий Маклашкин. Иван Гриченков – II место. Команда выражает благодарность генеральному директору ЗАО «СМУ № 13 Метрострой» С.Д. Сепитому за организаторскую и финансовую помощь.

## ЮБИЛЕИ ВETERАНОВ МЕТРОСТРОЯ

### НОЯБРЬ

<b>2</b>	Евгения Ивановна ГОЛОВАНОВА (УМ) – 60-летие
<b>6</b>	Виталий Ефимович ЕЛЕСИН (ТО-3) – 75-летие
<b>7</b>	Владимир Николаевич ХОРЕВ (СМУ-11) – 65-летие
<b>8</b>	Хусаин СЕЙБОТДАЛОВ (ТО-3) – 85-летие
<b>12</b>	Борис Петрович ИВАНОВ (СМУ-9) – 75-летие Анна Осиповна АРТЕМЬЕВА (ЖБКиД) – 75-летие
<b>14</b>	Раиса Ивановна ИСАЧ (ЛМЗ) – 75-летие
<b>15</b>	Виктор Петрович ЛАРИОНОВ (СМУ-9) – 65-летие Юлия Леонидовна ХАРЧЕНКО (ТО-3) – 55-летие Лидия Андреевна ЕМЕЛЬЯНОВА (ЛМЗ) – 75-летие
<b>16</b>	Валерий Александрович АЛЕКСАНДРОВ (АТП) – 65-летие Юрий Федорович ГЕРУСОВ (СМУ-9) – 75-летие
<b>19</b>	Иван Викторович ПФАФЕНРОТ (СМУ-11) – 55-летие
<b>20</b>	Александра Петровна МАСЛЕННИКОВА (Семнадцатое управление) – 70-летие
<b>25</b>	Виктор Иванович МАКАРОВ (Семнадцатое управление) – 60-летие
<b>27</b>	Андрей Михайлович ГРОМОВ (СМУ-19) – 70-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  
Корреспондент: Ирина Сидорина  
Фото: Виктор Чумаков  
Верстка и дизайн: Елена Тальянова  
Номер подписан в печать 23.10.2014 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типография «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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



МЕТРОСТРОЙ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

# МЕТРОСТРОЙ СПОРТИВНЫЙ

**К новым спортивным победам  
в новом спорткомплексе Метростроя!**

## Положение команд ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ СПАРТАКИАДЫ-2014

Коллектив	Обязательные виды			Проведенные виды								Место на 10.10.14	Оставшиеся виды				
	Лыжные гонки	Легкая атлетика	Тур. слег	Лыжная эстафета	Теннис	Дартс	Волейбол	Плавание	Футбол	Осенние старты	Стрельба		Бильярд	Баскетбол	Гири	Шахматы	Шашки
УМ	3	2	1	1	2	3	1	4	5	4	2	1					
ТО-3	1	1	3	1	10	1	6	5	3	2	4	2					
Управление № 10	5	3	7	2	7	5	2	7	8	1	11	3					
СМУ № 13	2	11	9	2	4	8	8	2	11	5	3	4					
Семнадцатое управление	7	4	8	5	8	12	11	3	4	8	4	5					
Управление ОАО «Метрострой»	4	7	4	4	5	11	13	-	9	6	7	6					
СМУ-9	9	5	10	-	3	6	10	6	6	11	9	7					
Управление-15	11	13	11	-	13	7	7	1	10	7	10	8					
Метрокон	12	12	14	-	11	2	14	9	16	13	15	9					
Компакт	6	14	5	-	12	14	9	-	1	9	12	10					
СМУ-11	8	6	12	-	1	10	-	-	2	3	1	11					
Метробетон	-	10	6	-	6	9	5	10	-	-	8	12					
ЛМГТ	-	9	2	-	9	-	4	8	7	-	14	13					
СМУ-19	13	-	13	-	-	4	3	-	13	-	16	14					
ЛМЗ	-	15	-	-	-	13	15	12	15	-	-	15					
УПТК	-	8	-	-	-	-	-	-	-	12	13	16					
ГПС	-	-	16	-	-	-	-	11	14	10	6	17					
МПС	-	-	15	-	-	-	12	-	12	-	-	18					
Управление-20	10	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	19					