

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

«ЮЖНАЯ»,  
ЩИТОВАЯ ПРОХОДКА:  
«НАРЕКАНИЙ НЕТ!»

**СТР. 3**

ВЕСНОЙ НАДЕМ  
«ТЮБЕТЕЙКУ»!

**СТР. 5**

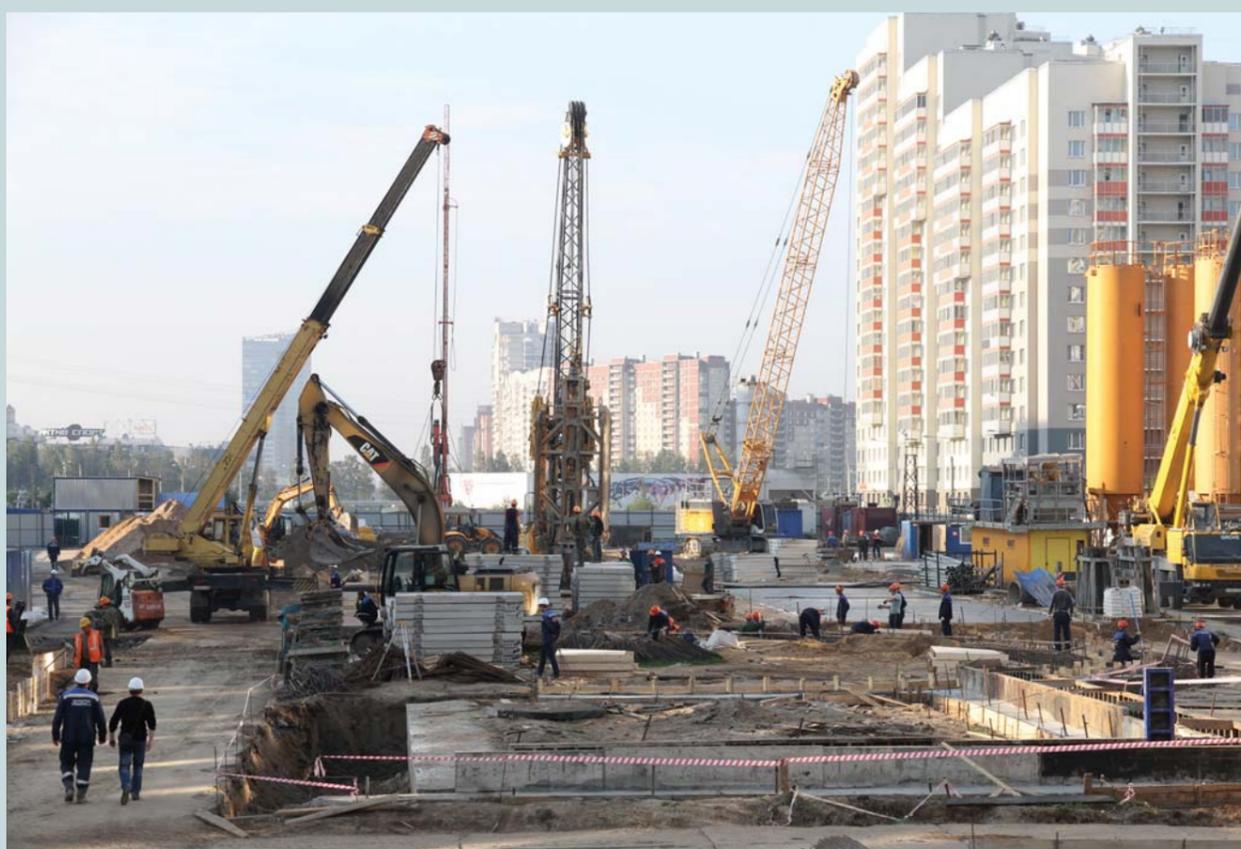
ПРЕЗРЕВ  
УТРЮМЫЙ РОК...

**СТР. 7**

ОБЪЯВЛЯЕТСЯ ПОДПИСКА  
НА ГАЗЕТУ «МЕТРОСТРОИТЕЛЬ»  
НА 2015 ГОД

**СТР. 8**

# ПЕРВЫЙ ЗАМ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ОСМОТРЕЛ НОВЫЕ ПЛОЩАДКИ МЕТРОСТРОЯ



11 сентября первый заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» – заместитель по производству Владимир Евгеньевич Харенков осмотрел новые строительные площадки Метростроя на северном окончании Невско-Василеостровской линии. Журналисты «Метростроителя» присоединились к руководству. Из центра в Приморский район за час на машине – не крюк. Тем более, ради нескольких строчек в газете.

В районе улицы Туристская бригадами Метростроя будут построены стартовый котлован и галерея для монтажа горнопроходческого комплекса. Отсюда начнется сложная, пятикилометровая проходка двухпутного тоннеля в направлении улицы Савушкина, где, не побоимся заявить, уже развернулась подготовка к строительству станции «Беговая». Как только закончится беспрецедентная щитовая проходка на последнем участке Фрунзенско-Приморской линии, горнопроходческий комплекс будет демонтирован и переправлен сюда, в Приморский район, где разворачивается строительство двух новых «футбольных» станций – «Беговой» и «Новокрестовской».



# ПЕРВЫЙ ЗАМ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ОСМОТРЕЛ НОВЫЕ ПЛОЩАДКИ МЕТРОСТРОЯ

## 462 ШАХТА – СООРУДИМ СТАРТОВЫЙ КОТЛОВАН И ГАЛЕРЕЮ

Объем работ на участке шахты 462 распределен следующим образом: генеральный подрядчик строительства – ЗАО «Управление-15 Метрострой», стена в грунте на прямом участке галереи между стартовыми котлованами выполняется специалистами Управления механизации, строительство стартового котлована №1 поручено ЗАО «Управление №10 Метростроя», а стартовый котлован №2 построит субподрядчик – компания «Геострой».



**Юрий Викторович Каретников, начальник участка №5 ЗАО «Управление-15 Метрострой», 462 шахта:**

– 7 августа мы перекрыли Туристскую улицу на отрезке между улицами Оптиков и Мебельная и приступили к возведению ограждения будущей строительной площадки. По периметру пятна строительства был проложен ленточный фундамент, установлен забор, параллельно начались и другие работы первого, подготовительного этапа – прежде всего, бетонирование стройплощадки. До первого октября мы должны забетонировать всю территорию за исключением участков расположения котлованов №1 и №2, подкрановых путей (для 300-тонного подъемного крана сейчас готовится дорожное покрытие, и в дальнейшем будут построены пути), а также трассы будущего тоннеля. К этой дате мы должны забетонировать и все форшахты. Строительство стартового котлована и галереи планируется выполнять открытым способом по технологии, отработанной нашими коллегами на стартовом участке «Южная» – «Дунайский проспект» Фрунзенско-Приморской линии. Котлован №2 закладывается с расчетом на отдаленную перспективу прокладки двухпутного тоннеля в сторону Шуваловского проспекта. Но это уже совсем другая история.



**Сергей Викторович Малафеев, заместитель начальника участка №5 ЗАО «Управление-15 Метрострой», 462 шахта:**

– Силами коллективов Управления механизации ведется подготовка к строительству стены в грунте: установлено оборудование, смонтирован и пущен на ход мобильный бетонитовый завод, организована производственная площадка для изготовления арматурных каркасов. Фактически возведение стены в грунте на прямом участке между стартовыми котлованами №1 и №2 уже полным ходом началось: сейчас мы здесь оборудуем направляющую форшахту. В дальнейшем, по окончании строительства стены, из котлована, очерченного двумя лучами стены в грунте, начнется выемка грунта, а затем – установка опорных поясов и возведение основных железобетонных конструкций тоннеля: жесткого основания, стен, перекрытий и т.д. Эти работы будут производиться силами Управления-15.



**Виктор Павлович Рожков, мастер буровых работ Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»:**

– Сейчас нам необходимо в самые короткие сроки построить ограждающую конструкцию и соединить таким образом два стартовых котлована для производства дальнейших работ. Глубина стены в грунте – 30 метров. Форшахта фактически построена, а впереди очень большой объем работ,



в том числе, и буровых. К сожалению, пока нет возможности для круглосуточной работы. Получено разрешение на производство работ только до 23.00 из-за близкого расположения к стройплощадке жилых домов. Закон о тишине никто не отменял...

## 464-463 ШАХТА – ПОСТРОИМ СТАНЦИЮ «БЕГОВАЯ»

**Максим Александрович Птицын, заместитель начальника участка №1 ГО-3, 464 шахта, рабочее название «Улица Савушкина»:**

– Здесь, на этой площадке, в скором времени развернется строительство станции мелкого заложения – «Беговой», но первоочередная наша задача – качественно подготовить к предстоящей работе строительную площадку и по контуру будущей застройки построить форшахту, это обеспечит отсечку площадки от прилегающих к ней грунтовых вод. Строительством направляющей форшахты и возведением стены в грунте будет заниматься подрядчик – Управление механизации. Затем начнется разработка основного котлована станции.



Ежемесячно мы составляем график строительных работ и строго его придерживаемся, тем не менее, сроки уже «поджимают»: до конца сентября мы должны подготовить не менее 150 м.п. форшахты, полностью замкнуть ограждение стройплощадки. До середины октября забетонировать большую часть территории в районе будущего котлована, чтобы подрядчики могли завезти строительную технику и оборудование, в октябре обязаны предоставить подрядчикам фронт работ для строительства стены в грунте. Сейчас на площадке работает слаженный, дисциплинированный коллектив под непосредственным руководством опытных, знающих свое дело бригадиров.

**Илья Федорович Василец, заместитель начальника участка №1 ГО-3, 464 шахта, рабочее название «Улица Савушкина»:**

– Сама станция спроектирована под улицей Туристская, в районе, ограниченном Приморским проспектом и улицей Савушкина. Станционные выходы будут располагаться в направлении улицы Савушкина. Возможно, технология строительства этой станции отчасти повторит технологию возведения станции «Дунайский проспект». Как бы то ни было, на подготовительном этапе в рамках действующего контракта мы своевременно выполнили следующие работы: поставим ограждение стройплощадки, оборудуем съезды, построим систему очистных сооружений, подготовим мойку колес для грузового транспорта. Параллельно будут выполняться работы по устройству форшахты и бетонированию стройплощадки для организации работы тяжелой техники.



**467 ШАХТА – ПРОЙДЕМ ВЕНТСТВОЛ**  
**Роман Олегович Княжичев, начальник производственного отдела ЗАО «Управление №10 Метростроя»:**

– Возведение вентиляционного ствола между станциями «Беговая» и «Новокрестовская» на участке строительства двухпутного тоннеля имеет вполне конкретную стратегическую задачу. От него к будущей трассе пройдет подходящая выработка в которой, в свою очередь, будет построена демонтажная камера. По окончании проходки щит демонтируют и через вентиляцион-



ный ствол частями поднимут на поверхность. Строящийся вентствол будет так же служить для спуска и подъема любого горнопроходческого оборудования, стройматериалов, для вывоза горной породы.



**Сменный маркшейдер ЗАО «Управление №10 Метростроя»  
Любовь Алексеевна Андреева:**

– По периметру оголовка ствола бригады метростроителей Управления №10 завершили строительство форшахты и буквально сегодня заканчивают бетонирование последней, 12 заходки стены в грунте. Под защитой этой 30-метровой стены мы начнем проходку ствола. По проекту ствол будет выполнен в монолитном исполнении – без использования элементов кольцевой обделки. Но о самой проходке, возможно, говорить еще рановато. Сейчас ведутся подготовительные работы и обустройство площадки: укладка бетонных плит, ограждение пятна застройки забором, сооружение водоотливных лотков, строительство арматурного двора, АБК и т.д. По нашим маркшейдерским отметкам был выставлен контур ограждающего забора, задавалось положение и конфигурация водоотливных лотков, сейчас мы задаем параметры для установки ж/б плит. Что касается форшахты – мы полностью обеспечили точность ее контура и глубины.

*Любовь говорит «мы», но на самом деле, до последнего момента всю маркшейдерскую работу на участке выполняла она сама. Целый месяц, с самого начала работ, пока непосредственный начальник был в отпуске, Любовь выполняла обязанности участкового маркшейдера. Получается, что по ее отметкам выполнялось и обустройство всей площадки, и строительство стены в грунте.*

**Любовь Андреева:** В ближайшие дни на площадке должен появиться комплект чертежей горного комплекса, и мы сразу приступим к его строительству.

## ДОСЬЕ «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

В 2007 году сменный маркшейдер ЗАО «Управление №10 Метростроя» Любовь Андреева закончила факультет освоения горного пространства Санкт-Петербургского Горного института, а до этого – художественную школу. «Ну, раз ты умеешь рисовать, тебе надо в архитектурный поступать», – сказала мама. Любовь решила поступать в архитектурно-строительный институт, но «на всякий пожарный» подала документы еще и в Горный. С архитектурой не сложилось – не хватило бала, зато с освоением подземного пространства случился роман – математика, физика, сопромат и прочие точные науки давались легко. У Любы технический склад ума и непоседливый характер. «Мне тяжело усидеть на месте, поэтому стройплощадка вполне подходит: поработала на стройке, пришла в контролю – работаю за компьютером. Оптимальное сочетание движения и сосредоточенного размышления». Метрострой ее привлек масштабами проектов и стабильным лидерством среди питерских строительных организаций. С 2006 года Любовь принимала участие в реконструкции станции «Владимирская», в строительстве «Волковской», наклонных ходов станции «Прспект Славы». Успешно выполняла обязанности участкового маркшейдера на строительстве стадиона «Зенит».

# «ЮЖНАЯ», ЩИТОВАЯ ПРОХОДКА: «НАРЕКАНИЙ НЕТ!»

Щитовая проходка от станции «Южная» ведется на пересечении с улицей Бухарестская. О ходе работ и состоянии режущего органа «Метростроитель» расспрашивал заместителя начальника участка ЗАО «Управление-15 Метрострой» Павла Сергеевича Масленникова.



– Павел, как Вы оцениваете работу щита после такого глобального ремонта?

– Щит идет нормально, нареканий нет, по нашим данным все нагрузки – в пределах нормы. Однако скорость движения щита мы ограничили до 15 мм в минуту (6 колец в сутки), до первого выхода в кессон решили не рисковать. Осмотр в кессоне должен показать степень износа режущего органа, после этого можно принимать

решение о дальнейшей тактике проходки и, соответственно, о возможности повышения скорости.

– Данных о чрезмерных нагрузках на режущий орган за время текущей проходки по показаниям приборов не было?

– Не было. Начиная с 517 кольца и по сей день (в монтаже 602 кольцо) все нагрузки сохранялись примерно на одном уровне, разброс показаний в пределах 1000 кН. Безусловно, многое зависит от конкретных геологических условий в той или иной точке проходки, но пока повода для беспокойства нет. Очень надеюсь, что необходимость в ремонте коснется только легко заменяемых элементов режущего органа.

– Во время последнего ремонта на замену пошли датчики показания износа РО. Как ведут себя новые датчики?

– По идее разработчиков, датчики должны срабатывать лишь в момент деформации. Пока никаких сигналов от датчиков износа не поступало.

– Какова геологическая картина в точке РО сегодня?

– Ежедневно мы получаем прогноз геобстановки на 30-50 колец от геофизиков компании «Геодезонд». Ну а на ближайшие 2-3 кольца по прогнозу нас ожидают «участки уплотненного грунта, скопления гравийно-галечных отложений и валунов». Вы видели гору валунов у входа на территорию площадки? А ведь половину мы уже вывезли. Отремонтированный щит их до-

вольно легко перемалывает. Такое количество мы сняли со щита за двое суток. Иногда с одного кольца снимаем 8-10 валунов, а бывают и вполне себе спокойные моменты: например, сегодня ночью камней не было.

– Где предполагаете остановиться для организации кессонной камеры и осмотра РО?

– В районе 634 кольца, но возможно, нам придется отложить осмотр до 681 кольца – из-за близости к Бухарестской улице. При этом необходимо выбрать участок с хорошей геологией – без воды и валунов.

## КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР

### ЩИТ ОСТАНОВЛЕН НА ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЙ РЕМОНТ

Главный механик ОАО «Метрострой» Павел Александрович Колтаков:

– Остановка щита была произведена 23 сентября на 661 кольце, практически сразу за проезжей частью улицы Бухарестская. Таким образом, после ремонта комплекс прошел почти 260 метров – 145 колец. Решение остановиться именно в этой точке было продиктовано, в первую очередь, особым характером геологических условий, во вторых – наземной обстановкой: впереди начинается проезжая часть улицы Олеко Дундича.



После осмотра был зафиксирован практически предельный износ твердосплавного слоя и режущих кромок на большинстве съемных режущих элементов – резцах и шарошках. По результатам осмотра был составлен соответствующий протокол. Средний износ металла составил порядка 15-20 мм, большинство режущих элементов подлежат замене. Замечу, что полный комплект новых элементов на замену был сформирован заранее. Сейчас мы с высокой точностью можем прогнозировать ресурс основных съемных режущих элементов и уверенно планировать следующий профилактический осмотр. В заключение добавлю, что отремонтированные коренные элементы защиты режущего органа износу практически не подверглись. Это говорит о том, что способ ремонта был предложен правильно, а сам ремонт произведен на высоком техническом уровне. Щит продолжит свое движение 29-30 сентября.

# НА СТАНЦИИ «ЮЖНАЯ» ПОДАН ПЕРВЫЙ БЕТОН В ПЛАТФОРМУ



Заместитель начальника участка №1 ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» Андрей Анатольевич Петров:

– 12 сентября бригады «Семнадцатое управление Метрострой» приступили к бетонированию первой заходки пассажирской платформы станции «Южная». По вестибюлю нулевой цикл работ выполнен полностью, в настоящее время бригады бетонщиков Семнадцатого управления производят кладку несущих стен под плиты перекрытия и платформу. Надеемся, что в ближайшие дни к нам поступят чертежи второго этапа кирпичной кладки платформенной части, которую необходимо сделать в первую очередь. Проектный институт обещает в дальнейшем своевременно обеспечивать нас проектной документацией. Ждем чертежи по второму котловану. Как только появится проект, приступим к кирпичной кладке и продолжим бетонирование платформы. Сейчас первоочередная задача – забетонировать платформу и перекрыть цокольный этаж до наступления морозов.



# ПО ЛЕСТНИЧНЫМ СПУСКАМ «СПОРТИВНОЙ-2»



– Откопка траншеи для возведения стены в грунте на лестничном спуске №1 (находится на смежной стрелке набережной Макарова и первой Кадетской линии, дом №22 по набережной Макарова) ведется заходками: плоский 8-тонный ковш шириной 2,4 м установки Soilmes HC-65 с грейферным оборудованием для производства работ методом «стена в грунте» под собственным весом заглубляется в грунт, вырубает очередную заходку,

траншея глубиной около 12 метров заполняется бентонитовым раствором, предохраняющим ее стенки от обсыпания. Из 24 заходов выполнено 8. Скоро забетонированная траншея, а на профессиональном языке «стена в грунте», замкнет контур

На стройплощадке Спортивной-2 продолжается строительство стен в грунте и подготовка к сооружению котлованов лестничных спусков №1 и №2. В дальнейшем они будут оборудованы ступенями и эскалаторами. Но их еще надо построить. О строительстве лестничных спусков рассказывает Владимир Андреевич Калужняк, горный мастер участка №1 СМУ-11.



пятна застройки будущего лестничного спуска, и начнется разработка котлована. Вход, он же и выход из вестибюля через этот лестничный спуск будет находиться на Кадетской линии. В подземном тоннеле под трамвайными путями этот спуск соединится со вторым лестничным спуском, расположенным со стороны набережной Макарова.

Бригады, состоящие из четырех высококвалифицированных бетонщиков ведут работы посменно, для большинства специалистов это отнюдь не первая стена в грунте, каждый

рабочий отлично знает свой фронт работ: в процессе откопки в траншею подается бентонитовый раствор, устанавливается отсечная пластина, опускается армокаркас, собирается стаф для приемки бетона, подается раствор, который, вытесняя бентонит, заполняет траншею в пределах подготовленной заходки и застывает монолитной стеной. В процессе бетонирования раствор бентонита откачивается, очищается и может использоваться повторно. Отлично руководят коллективами бригады бетонщиков Вячеслав Тарасов, Петр Иванников, Дмитрий Медзатый и Сергей Грибов.

Из четырех лестничных спусков два (№3 и №4), примыкающих непосредственно к набережной Макарова, уже полностью готовы: развернулась отделка мраморными плитами подземного перехода под трамвайными путями, ведется прокладка коммуникаций, лестничные марши облицованы гранитом. А вот площадку перехода №2 пока еще только готовим к бетонно-монолитным работам: начинаем раскопку форшахты. Приступим к строительству стены в грунте как только закончим ее строительство на лестничном спуске №1. В дальнейшем будем вести строительство лестничных спусков №1 и №2 параллельно.

Начальник строительного участка ЗАО «СМУ-11 Метрострой» Роман Николаевич Орел:

– Должен заметить, что площадка подземного перехода №2 включает множество сложных подземных коммуникаций, в частности, действующий газ и водопровод. В зонах откопки форшахт, на глубине до 4 метров нам предстоит их отшурфить (найти), выкопать экскаватором и демонтировать. Только после этого мы сможем приступить к строительству форшахты. Строительство ограждающей бетонной конструкции на переходе №1 планируем закончить до 1 октября, а на переходе №2 – до 15 октября. Очень важно предельно аккуратно выполнить ограждающие конструкции – в непосредственной близости находятся жилые дома, имеющие историческую ценность.



# КАМЕНЬ, НОЖНИЦЫ, БУМАГА...



Vladimir Markov  
«Lenmetrogiprottrans»,  
of the Engineering department

**«М»:** Как обстоят дела с проектом намывной территории для строительства станции метро «Новокрестовская»?

– Насколько мне известно, состоялось подписание экспертного заключения по намывной территории на Крестовском острове. По итогам конкурса победителем стало ЗАО «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство». Фирма имеет опыт работы генподрядчиком при возведении гидротехнических сооружений, а также предоставляет консультационные услуги по инженерной подготовке намыва в Сестрорецке (в конкурсе принимали участие четыре компании. «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство» стала победителем, предложив самую низкую цену контракта – 49,98 млн. рублей. Согласно условиям конкурса, максимальная цена контракта составляла 82 млн. рублей. – *Прим. ред.*). Теперь, наконец, можно начинать экспертизу нашего проекта – проекта продолжения Невско-Василеостровской линии метро.

**«М»:** И сколько, по-вашему, эта экспертиза может занять времени?

– С момента заключения договора и оплаты экспертизы, что само по себе далеко не так просто – необходимо сдать документы, дождаться их проверки и приемки, дождаться оплаты экспертизы заказчиком, только после этого начинается техническая экспертиза, официально на нее отведено 60 дней, затем экспертиза сметной части, это еще 10 дней. Заметьте, я говорю об экспертизе отдельного участка, выделенного в так называемый «пусковой комплекс» – в него входят только две станции из четырех, «Новокрестовская» и «Беговая» и перегонные тоннели между ними.

**«М»:** Каков, на Ваш взгляд, уровень сложности этого пускового комплекса в целом, с учетом местной геологии, инженерии и архитектуры?

– Для нас полигоном для отработки новой технологии строительства был и остается «Фрунзенский радиус». Когда мы его потеряли, главным переживанием было отнюдь не то, что мы не сможем теперь заработать какие-то деньги, а то, что мы не сможем отработать технологии, необходимые для более ответственного участка Невско-

**О ближайших перспективах и «вечных» проблемах проектирования петербургской подземки «Метростроитель» поговорил с исполняющим обязанности заместителя генерального директора ОАО «Ленметрогипротранс» по строительству метрополитенов Владимиром Андреевичем Марковым.**

Василеостровской линии на намывной территории. Глобальный проект как раз в том и состоял, чтобы отработанные на Ф-2 технологии «растиражировать» на новых территориях. Замечу, что Фрунзенский радиус – это первый шаг в российском метростроении к двухпутным тоннелям. Мы очень хотели ускориться, а это возможно только при открытом способе строительства. Условно говоря, при открытом способе «миллион строителей» построят такую станцию за один день. Что касается геологии, здесь все не так просто. Между «Беговой» и «Новокрестовской» колоссальный размыв, «нырять» под него мы не захотели, потому что строить пришлось бы на глубине более 100 метров, а в зону деформации попадало много жилых домов. Поэтому решили «вылезти» на поверхность, где мы никому не помешаем... Это именно «морской» участок строительства, он находится в Финском заливе, несколько раз на относительно небольших глубинах пересекает западный скоростной диаметр. Изюминка линии как раз в том, что между станциями нет никаких сооружений, кроме тоннеля, – никаких камер, никаких ответвлений, боковых примыканий, вентулов и проч. Все это будет сосредоточено на станциях. Кстати, предстоящая нам «газпромская» Лахтинско-Правобережная линия еще активнее «уходит под воду», нам придется пересечь еще большее водное пространство – там просто не будет земли для строительства каких-либо примыканий к тоннелям. Одним словом – все это один глобальный проект.

**«М»:** Вернемся к Ф-2. Если бы частота разведывательного бурения на известном участке была бы выше, можно было бы избежать попадания на скопления валунов?

– Про эти валуны мы знали всегда. Горнопроходческий комплекс построен для проходки именно в таких условиях. Впрочем, что касается количества валунных зон, мы действительно не ожидали, что их будет так много. Но при любой частоте бурения встретить валун – это как иголкой попасть в камень на песчаном пляже – камней много, но вероятность попадания в один из них ничтожно мала... Скорость проходки снижена не из-за валунов. Проблема в несоответствии качества раствора для нагнетания за обделку. Он не успевает застывать, поэтому если пойдем быстрее, начнет деформироваться обделка. Машина с однокомпонентным нагнетанием, а это означает, что раствор должен твердеть в естественных условиях, соответственно, довольно длительное время. Сейчас принято совместное решение о переоборудовании проходческого комплекса под двухкомпонентную технологию. При таком способе нагнетания в раствор, в момент его выхода из щита, вводится специальный реагент, который вызывает быстрое твердение – кольцо моментально оказывается «в камне». Раствор

для двухкомпонентного нагнетания может течь по трубам практически на любое расстояние, не твердеет более трех суток, а так называемый компонент «В» вводится в состав за корпусом щита. Раствор немедленно превращается в гель и через несколько часов уже имеет начальную прочность. Весь этот процесс полностью автоматизирован, человеческий фактор, по сути, отсутствует.

**«М»:** Переоборудовать щит на двухкомпонентную технологию сложно?

– Для этого придется менять юбку щита. Но замену юбки произведут в любом случае, потому что к моменту пуска щита по новой трассе она будет изношена. Необходимо будет заказывать юбку с парными каналами. Если сейчас в юбке один канал, то в новой их должно быть два – вот и вся модернизация.

**«М»:** Получается, что при соответствующем переоборудовании щита у нас есть хорошие перспективы по темпу работ на Невско-Василеостровской линии?

– Да. Но необходима плановая технология ремонтных работ. Ремонт должен занимать минимум времени. Тогда с переходом на двухкомпонентное нагнетание машина сможет идти до 500 метров в месяц.

**«М»:** Владимир Андреевич, коснемся перспектив Красносельско-Калининской линии...

– Проект этой линии лежит на полке уже четыре года. За это время изменились нормы, устарела исходно-разрешительная документация. Сегодня мы представили на экспертизу новый вариант первого пускового комплекса – две станции, «Казаковскую» и «Путиловскую». К нему есть отдельные замечания, которые мы сейчас устрояем; попытаемся в этом году повторно выйти на экспертизу с этим проектом. Замечу, что главный «камень преткновения» – состояние окружающей застройки, прилегающих инженерных сетей и что с этим всем делать. Но мы не можем влиять на эти вещи, это вопросы заказчика и «третьих лиц», которые к метро не имеют никакого отношения. В законе нет ни слова о том, кем, как, по чьему проекту и за какие деньги «все, что требует ремонта должно быть выполнено до начала строительства». Было, например, выдвинуто требование в районе будущего строительства станции «Театральная» провести обследование 500 (!) колодцев с целью выяснения, аварийные они или нет. Люки находятся отнюдь не в зоне трассы, а в так называемой «зоне влияния»... Вообще, должен сказать, что сегодня многомиллионный проект станции, получивший положительные заключения всех до единого экспертов, может быть «закрит» из-за отсутствия одной справки. Поменялась система проектирования и законодательство. Как сегодня построен закон? Очень просто: я начинаю проектировать, когда нет ни документов, ни земли, пройдут годы, и землю я, может быть, получу, но мой проект уже устарел, причем не в камне, а на бумаге.

## ДОСЬЕ «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»

Исполняющий обязанности заместителя генерального директора ОАО «Ленметрогипротранс» по строительству метрополитенов Владимир Андреевич Марков работает в Ленметрогипротрансе с 1977 года. Прошел трудовой путь от инженера до начальника отдела.

Внес существенный вклад в проектирование усовершенствований горнопроходческих механизмов, имеет 11 изобретений в области строительных машин и оборудования для транспортного строительства.

Оказывал техническое содействие заказчику в сборе исходных данных для разработки технико-экономического обоснования по строительству метрополитена в г. Гавана (Республика Куба), принимал участие в проектировании линий метро в Бухаресте.

С 1988 по 1997 г. внес значительный вклад в строительство Байкало-Амурской магистрали. Автор разделов «ПОС» тоннелей №№ 1, 2, 3 обходной трассы и корректировки проекта Северо-Муйского тоннеля. Непосредственно участвовал в разработке рабочей документации Северо-Муйского, Байкальского тоннелей и осуществлении авторского надзора за строительством тоннелей БАМа.

В качестве начальника отдела принимал активное участие в проектировании и строительстве центрального участка Правобережной линии с двумя пересадочными станциями (за принятые там технические решения награжден Серебряной медалью ВДНХ), Фрунзенской линии Санкт-Петербургского метрополитена, новых метрополитенов в городах Челябинске (1989-1997 г.) и Красноярске (1995-1997 г.), где в настоящее время применяются передовые методы строительства, разработанные и опробованные в Санкт-Петербурге, Казани (2007-2010 г.).

С 1997 года по 2012 год принимал участие в проектировании восстановления движения по Кировско-Выборгской линии на участке «Размыв». В настоящее время руководит проектированием рабочей документации ПОС Фрунзенского радиуса метрополитена в Санкт-Петербурге, автодорожных тоннелей г. Сочи, Орловского и Муриноского тоннелей в Санкт-Петербурге. В качестве главного инженера проекта принял активное участие в разработке рабочей документации и авторском надзоре за строительством нулевого цикла второй сцены Мариинского театра, а также в разработке проекта станционных комплексов «Адмиралтейская» и «Спортивная».

Имеет награды: Медаль «За строительство БАМа» – 1991 год, «Орден Дружбы» – 1998 год, знак «Почетный транспортный строитель» – 28.11.2001 г., медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга» – 2003 год, юбилейный знак отличия II степени «За заслуги в транспортном строительстве» – 02.08.2004 г., звание «Почетный строитель России» – 2006 г., медаль «За заслуги перед Санкт-Петербургом» – 2011 год.

## Метромир

### НОВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ ИНДИЙСКИХ МЕТРОСТРОИТЕЛЕЙ



Delhi Metro Rail Corporation (DMRC) объявило о завершении тоннелепроходческих работ на участке между Netaji Subhash и Shalimar Bagh на линии Mukundpur-Shiv Vihar.

Произведена проходка тоннеля длиной 1,230 м, смонтированы 1025 колец обделки диаметром 5,7 м. В ходе работ ТМПК пересек участок под

путепроводом, что вызвало немалые технические сложности при организации строительных работ. В планах Delhi Metro Rail Corporation завершить сооружение еще двух тоннельных коридоров делийского метрополитена до 2016 года.

### СКЕЙТ-ПАРК ВМЕСТО ЗАБРОШЕННОГО ТОННЕЛЯ

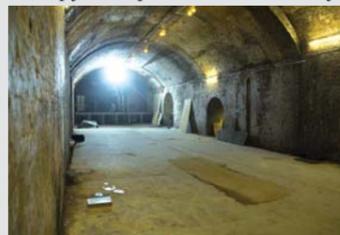
Под брендом Vans заброшенные тоннели старого Лондона в районе Ватерлоо получили «вторую» жизнь. В них оборудовано современное рекреационное пространство для скейтбордистов, а также мастерские и выставочный комплекс для молодых художников и музыкантов.

Дом Vans в Лондоне – это первый крытый скейт-парк в столице Великобритании, он будет открыт для всех желающих 5 дней в неделю и совершенно бесплатно.

Реконструированные 3,000 кв.м. площадей вмещают в себя четыре студии и выставочные залы, в которых экспонируются работы молодых и уже известных художников, а также концертные залы – открытые музыкальные площадки для молодых коллективов и их поклонников.

Так же, как и в ранее реализованном проекте Дома Vans в Бруклине, для посетителей оборудованы уютные кафе и бары.

Отметим, что Vans, известный британский бренд в области современного искусства, культуры и спорта, был основан в 1966 г.



# ВЕСНОЙ НАДЕНЕМ «ТЮБЕТЕЙКУ»!



Гермооблицовка самой верхней, купольной части реактора сварена и поднята на проектную высоту. Купол поднимаем уже в мае! За последние месяцы на площадке, где была установлена «тюбетейка», метростроевцы собрали спринклерную систему и кабельные металлоконструкции, а незадолго до этого в здание реактора, непосредственно внутрь гермозоны, были доставлены четыре 70-тонных циркуляционных насосных аппарата. О ходе работ под куполом реактора ЛАЭС-2 рассказывает исполнительный директор проекта строительства ЛАЭС-2 Павел Владимирович Мозеров.



После подъема купола весь монтаж тяжеловесного оборудования будет осуществляться непосредственно через эстакаду транспортного шлюза (сейчас продолжается возведение колонн эстакады, а в конце 2014 года силами Управления механизации будет собран порталый кран). В июле 2015 по эстакаде будут подняты и перегружены через транспортное окно в реактор четыре парогенератора. В самом реакторе монтаж этих парогенераторов будет выполняться при помощи полярного крана. Вообще, все сложные такелажные и монтажные работы, которые Метрострою пришлось выполнять в последнее время, в будущем максимально облегчат труд специалистов, которым предстоит налаживать оборудование, заниматься раскладкой и сваркой трубопроводов под куполом реактора. Специалисты – монтажники и сварщики – будут работать под куполом в так называемых «чистых зонах», с постоянной вентиляцией и определенным температурным режимом, в белой обуви и в белоснежных комбинезонах... При этом снаружи будут продолжаться строительные работы: мы будем завершать сооружение внутреннего и защитного куполов здания реактора, а также заниматься сооружением обстройки наружного купола. Кстати, такой обстройки не было еще ни на одном энергоблоке, мы впервые приступаем к такой работе. Для охлаждения теплообменников СПОТ, установленных в нижней части купола, в обстройке наружного



Процесс сложный, многоступенчатый и длительный. Здесь, наверное, следует подчеркнуть, что на каждом отдельно взятом строительстве энергоблока обязательно внедряется какая-то технологическая «изюминка», поэтому, возможно, через несколько лет технология открытого монтажа будет применяться в строительстве атомных станций как сама собой разумеющаяся.

Фактически началось возведение купольной части и внутренней защитной оболочки: до отметки +56 м завязана арматура, установлены каналобразователи, в ближайшие дни на купольную часть внутренней защитной оболочки подаем первый бетон. Подписано техническое решение о применении на внутренней стороне наружной защитной оболочки несъемной металлической опалубки, изготовлением и монтажом которой занимаются специалисты Управления механизации Метростроя. Бетонирование наружной защитной оболочки начнется с отметки +57 м. Армирование и бетонные работы на купольной части реактора выполняют рабочие коллективы ЗАО «Компакт».



Лучшие бригады ЗАО «Компакт» и Управления механизации ведут сложные монтажные работы под куполом реактора



купола предусмотрена установка четырех больших баков запаса воды, эти емкости мы изготовим из бетона и выполним облицовку из нержавеющей стали. На облицовку баков уйдет порядка 100 тонн нержавеющей стали.

В этот период произошло еще одно ключевое событие: на штатное место был смонтирован сам корпус реактора. Надо сказать, что на других станциях монтаж корпуса реактора и установка купола – самые что ни на есть заключительные операции, выполнение которых знаменует окончание строительных работ в гермоконуре. Но наша ситуация иная, здесь на ЛАЭС-2 впервые будет опробован так называемый открытый монтаж корпуса реактора. На отметке +26 м было построено полноценное перекрытие: смонтирована арматура, установлены закладные детали, уложен бетон. Эта трудоемкая работа в полном объеме выполнялась через окно транспортного шлюза. Для сокращения сроков работ на перекрытии совместно с ЗАО «Компакт» и Управлением механизации была разработана специальная «балочно-ферменная» система, сейчас она установлена под опалубкой перекрытия. Благодаря этой системе балок и ферм можно было параллельно выполнять все отделочные работы и монтаж трубопровода без установки многометровых опорных лесов.

Сам монтаж «тюбетейки», или иными словами закрытие гермоконуры, будет выглядеть следующим образом. На площадку со специально подготовленным основанием доставляется корпус реактора и приводится в вертикальное положение большегрузным краном Liebherr. А затем этим же краном корпус реактора устанавливается в шахту на свое штатное место. Внутри реактора предстоит также «закинуть» много тяжелого оборудования: это и компенсатор давления, и корзина для динамических испытаний полярного крана, и бобины с тросами, и многое другое. По технологии «Open-top» (тот самый открытый монтаж корпуса реактора) все операции подъема и установки будут выполнены большегрузным гусеничным краном.

Стандартный же способ монтажа предполагал бы подачу всего многотонного оборудования через эстакаду шлюза и установку в гермообъеме при помощи траверс-кантователей.

**СПРАВКА «МЕТРОСТРОИТЕЛЯ»**

**УСТАНОВКА МЕТОДОМ «OPEN-TOP»**

Технология «Open-top» в буквальном переводе обозначает «открытый верх» и в ряде случаев может быть разновидностью крупномодульного монтажа. При данном методе строительства оборудование и строительные компоненты устанавливаются на проектные или временные предмонтажные места до наложения верхних перекрытий. Данный метод строительства хотя и требует применения в ряде случаев сверхмощных кранов (900–1000 тонн) с большим вылетом (более сотни метров), но благодаря ему становится возможным устанавливать на штатные места такое тяжелое оборудование, как корпус реактора, парогенераторы, ГцН, питательные насосы и так далее, не дожидаясь монтажа и пуска в работу полярного крана. В качестве иллюстрации приведем монтаж корпуса реактора на блоке № 3 японской АЭС «Шимане». Напомним, что по российской технологии корпус реактора доставляется по железной дороге через так называемый транспортный коридор на нулевой отметке здания реактора. Затем при помощи специального кантователя он перевозится из горизонтального положения в вертикальное, после чего при помощи полярного крана устанавливается в специальную шахту.

Технология «Open-top» позволяет устанавливать также и модульные конструкции, предварительно собранные в мастерских. Данный метод широко используется при строительстве АЭС в Японии, Тайване, Китае. Благодаря этому методу сроки строительства от первого бетона до загрузки топлива сокращались до 5–4 лет, снижение издержек по оценке американских специалистов оценивается в диапазоне 10–20%, или порядка 100 миллионов долларов на один энергоблок. Считается, что при дальнейшем накоплении опыта данный метод будет приводить к еще большей экономии времени и финансов.

Управление механизации приступило к заведению и цементации тросов системы постнапряжения. Основной объем работы – заведение горизонтальных канатов (вертикальных канатов – 50, горизонтальных – 69). Для этого между оболочками реактора расположены так называемые апелястры, по ним перемещается платформа, с которой и производится заведение горизонтальных тросов. Для заведения вертикальных тросов на купольной части установлен своеобразный мост с канатными бобинами. При размотке с бобины тросы постнапряжения заводятся в вертикальные каналобразователи. По окончании бетонных работ канаты постнапряжения натягиваются с усилием 1500 тонн на каждый арматурный пучок. Когда обжатие системы постнапряжения будет выполнено и все гермопроходы из гермозоны заварены, мы проведем испытание гермообъема внутренней защитной оболочки. При этом все недоработки проектировщиков и, соответственно, строителей, данное испытание выявит. Я уверен, что весь строительный и монтажный конструктив, выполненный на энергоблоке организациями Метростроя, выдержит испытание достойно.



Высотные монтажники – brave ребята! Бригады монтажников Управления механизации под руководством начальника участка VSL Павла Леонидовича Любезника приступили к заведению и цементации тросов системы постнапряжения

События

# САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПРИНЯЛ ЭСТАФЕТУ ОТ СЕУЛА

24-26 сентября в столице Республики Корея городе Сеуле прошла 14-я Международная конференция ACUUS-2014. Специалисты в области планирования, градостроительной политики, проектирования и других областей подземной отрасли из 22 стран мира собрались в деловом центре COEX (место проведения G20 в 2010 году) для обсуждения проблем и перспектив, связанных с освоением подземного пространства больших городов.

Большинство докладчиков акцентировали внимание на том, что тенденция роста числа жителей больших городов является общемировой. На сегодняшний день более 10% всего населения планеты проживает именно в больших городах. Эта цифра увеличивается из года в год, что, в свою очередь, влияет на развитие городских территорий и, в частности, заставляет обращать все большее внимание на освоение подземного про-

странства. Участники конференции обменялись мнениями и опытом реализации различных проектов, обсудили вопросы из области геотехники, безопасности и предотвращения стихийных бедствий, энергетики, инжиниринга, экономики и других областей. Одним из самых ярких и запоминающихся выступлений, стало выступление итальянского архитектора Нарцисуса Квальята (Narcissus Quagliata), который презентовал всем участникам свой проект по оформлению станции метрополитена в тайваньском городе Гаосюн. Эта станция, благодаря высокой художественной степени оформления, стала одной из пяти самых значимых достопримечательностей города. Также на конференции выступил известный петербуржца французский архитектор Доминик Перро (Dominique Perrot), который помимо всего прочего спроектировал и реализовал в Сеуле проект строительства университета Ewha Womans, включающий в себя освоение подземного пространства для размещения в нем социальных и культурных объектов общегородского значения. Участники конференции смогли воочию увидеть это сооружение на техническом туре, организованном корейской стороной.

Российскую сторону на конференции в Сеуле представили доклады Владимира Маркова (ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс»), который осветил проект строительства двухпутного тоннеля в Санкт-Петербурге, Александра Брейдбурда (МАС ГНБ) на тему перспективности и необходимости применения бестраншейных технологий и ГНБ в сфере освоения подземного пространства больших городов и доклад Сергея Алпатова (НП «Объединение подземных строителей») об особенностях петербургской геологии и методах, применяемых при строительстве подземных объектов нашего города.

Конференция Международного исследовательского центра по освоению подземного пространства (ACUUS) про-



Проект станции метро Нарцисуса Квальята

ходит с 1983 года в разных городах мира. До Сеула ACUUS принимал Сингапур в 2012 году. Следующую же конференцию примет Санкт-Петербург. НП «Объединение подземных строителей» во главе с его генеральным директором Сергеем Алпатовым, который также является одним из членов совета директоров ACUUS, а также выставочная компания «Примэкс» (технический организатор конференции в СПб) презентовали участникам конференции, которая пройдет в нашем городе в 2016 году. Активную поддержку окажет ACUUS-2016 и ОАО «Метрострой».



Петербургская группа с итальянским архитектором Нарцисусом Квальята

## 1 СЕНТЯБРЯ В КОЛЛЕДЖЕ МЕТРОСТРОЯ



Торжественной линейкой ознаменовалось начало нового учебного года в Колледже метростроя. С теплыми пожеланиями и напутствиями для будущих метростроителей выступили заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» по персоналу и управлению имуществом Валентина Петровна Забродина и директор Колледжа Александр Дмитриевич Филатов.

В этом году Колледж метростроя принял на обучение 325 человек, из них 6 групп по специальности «мастер общестроительных работ», 4 группы по специальности «автомеханик» и 2 группы по специальности «мастер по цифровой обработке». Также в этом году на обучение в Колледже в группу «мастер общестроительных работ» были приняты трое ребят из Украины – двое из Луганска, а один – из Донецкой области.

Поздравляем с началом учебного года и желаем успехов в обучении!

## МЕТРОСТРОЙ НА ВЫСТАВКЕ «ДОРОГИ. МОСТЫ. ТОННЕЛИ»

24-26 сентября 2014 года в Михайловском манеже состоялась XV юбилейная Международная специализированная выставка по строительству, проектированию и эксплуатации транспортных объектов «Дороги. Мосты. Тоннели».



В 2014 году в выставке приняли участие такие компании, как ОАО «Метрострой», ООО «ПТК Объединенные Ресурсы», «ВиаКон», AVE GmbH, ОАО «ММК-метиз»,

«MAGEBA», «Samea», «TenCate», «Новополимер», Завод «Продмаш», ООО «Инновационные технологии», ЗАО «Пилон», ЗАО «Курганстальмост», «Геодиагностика», Ленгипротранспуть – филиал ОАО «Росжелдорпроект», «Алит-МИКС», «Интертехприбор МТ», ООО «НПП СК МОСТ» и многие другие.

Эксперты отрасли оценивают этот проект как одно из ведущих транспортно-строительных выставочно-конгрессных мероприятий Северо-Западного региона. Ежегодно выставка объединяет на одной площадке ведущих специалистов отрасли, предоставляя им возможность продемонстрировать новейшие технологии, разработки, материалы и оборудование в области строительства и проектирования транспортных объектов, а также обеспечивает оптимальные условия для конструктивного диалога бизнеса с властью.



### Конкурс

## ЧЕТВЕРТЫЙ «ШАГ В ПРОФЕССИЮ»!

10-12 сентября на территории выставочного комплекса «Ленэкспо» состоялся конкурс профессионального мастерства среди обучающихся государственных профессиональных образовательных учреждений Санкт-Петербурга. Одновременно с «Шагом в профессию», проводимым в нашем городе в 4 раз, в «Ленэкспо» дебютировал и Региональный чемпионат WorldSkills Russia.

Три конкурсных дня 256 учащихся из 45 образовательных учреждений нашего города демонстрировали профессиональное мастерство на специально оборудованных конкурсных площадках. Поддержать друзей и познакомиться с востребованными профессиями пришли сотни школьников и студентов. Состязания прошли по 40 профессиям и специальностям самых разных направлений: судостроитель-судоремонтник, слесарь механосборочных работ, газосварщик, радиомеханик, реставратор, бармен, плиточник, оптик-механик, продавец и многим другим.



Торжественный старт «Шагу в профессию» дал врио губернатора Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко. Как заметил глава города, подобный конкурс – это олимпиада для тех, кто умеет работать руками. А это очень важно для города, в котором интенсивно развиваются экономика и промышленность.

На церемонии награждения, состоявшейся 12 сентября в «Ленэкспо», в праздничной атмосфере не раз отмечали важность и необходимость рабочих профессий. «После всевозможных санкций мы переходим к новому этапу индустриализации России, и вам участвовать в этом созидательном процессе», – сказал депутат ЗакСа Алексей Васильевич Воронцов в своем обращении к участникам и победителям Регионального конкурса WorldSkills Russia и «Шага в профессию».

В этом году в «Шаге в профессию» приняли участие и достойно показали свое мастерство воспитанники «Колледжа метростроя». Ребята участвовали в конкурсе по специальностям маляр, штукатур, арматурщик, мастер по цифровой обработке и автомеханик, и в каждой из номинаций заняли призовые места. Победителям и призерам были вручены Дипломы участника и ценные подарки.



### А ВОТ И ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ:

#### Номинация «штукатур»

- 1 место – Алексей Бандурин
- 2 место – Ольга Чепурненко

#### Номинация «арматурщик»

- 1 место – Максим Кондратьев
- 2 место – Дмитрий Косоуров
- 3 место – Павел Кононов

#### Номинация «мастер по цифровой обработке»

- 2 место – Никита Галкин

#### Номинация «автомеханик»

- 3 место – Алексей Захаров

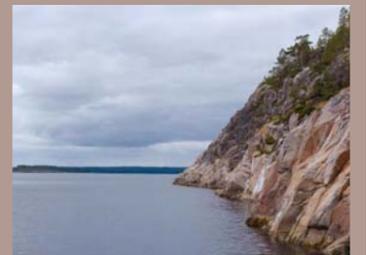
#### Номинация «маляр»

- 3 место – Ирина Семенова

Поздравляем и желаем дальнейших успехов!

# ПРЕЗРЕВ УГРЮМЫЙ РОК...

Анатолий Семенов, путешественник, художник, яхтсмен, действительный член Российского Географического Общества СПб, член Комиссии научного туризма, в 90-х годах работал в ленинградском Метрострое. С тех пор продолжается дружба. Сегодня Анатолий гость нашей редакции. Известный путешественник, морской волк трижды побывавший в кругосветных экспедициях русской парусной яхты «Апостол Андрей», рассказывает о своей первой и непреходящей любви – о Кольском полуострове и о Белом море.



## ПУТЕШЕСТВЕННИК

– Я люблю ходить по Белому моему на парусном катамаране один. Берег то появляется, то пропадает и ты идешь многие мили только по компасу. На яхте ощущения совсем другие, ты знаешь, что рядом друзья, команда, вахту отстоял, поел, пошел спать. На катамаране ты ближе к воде, можешь погладить волну, это здорово! Под парусом я прошел из Мурманска вокруг Кольского полуострова до горла Белого моря и спустился в Архангельск. Побережье изрезано скалистыми заливами – их очень много и они никогда не повторяются. Самый своеобразный, наверное, Кандакшский, а вот Онежский залив – он самый теплый, со множеством островов, там полно грибов, ягод, в устьях рек много рыбы. Зато людей там, слава богу, не много – мы ходили по заливу почти месяц, за это время видели один-единственный катер. В те времена в Метрострое работы было совсем мало – я мог уезжать на все лето. Начинать обычно в июле – проводил в море июль, август, сентябрь, потом бросал катамаран у кого-нибудь из местных друзей, на пару дней возвращался в Питер, и снова – к Белому морю. Это море настоящая кладовая здоровья: там, например, растет золотой корень – родиола розовая, многолетнее растение с мощным корневищем и с желтыми некрупными цветками. Этот удивительный дикий цветок улучшает работу сердца, повышает артериальное давление, в его корнях содержатся вещества, применяемые для остановки кровотечения и восстановления сил. Препараты из родиолы применяют как жаропонижающее или противоаллергенное средство.

## СПРАВКА МЕТРОСТРОИТЕЛЯ

*За исключением Азовского, Белое море наименьший морской водоем в нашей стране. Площадь его всего около 90 тыс. квадратных километров. Из-за столь незначительных размеров многие исследователи отказывают ему в самостоятельности, считая заливом Баренцева моря. С этим, однако, нельзя согласиться. Самостоятельность морского водоема определяется, конечно, не размерами, а своеобразием гидрологического режима. В этом отношении Белое море отличается от Баренцева. Более того, в мире едва ли найдется водоем, похожий на Белое море по структуре вод или по характеру распределения животных и растений. Трудно найти иное море, которое обладало бы столь же высоким ландшафтным разнообразием. Береговая линия Белого моря чрезвычайно изрезана, четыре его залива, Мезенский, Двинский, Онежский и Кандакшский по площади соизмеримы с открытой частью, которая, как осиная талия, перетянута узким проливом, называемым Горлом. Внутренняя часть моря, к которой примыкают три последних из перечисленных заливов, носит название Бассейна. Внешняя часть, к которой причисляется Мезенский залив, именуемая Воронкой, широко открывается в Баренцево море. Каждая из семи акваторий настолько своеобразна, что, по сути дела, может считаться самостоятельным морским водоемом.*



ство. Родиолой лечат даже острые радиационные поражения. Она оказывает хорошее действие при туберкулезе легких, кожных заболеваниях и переломах костей. На побережье полями растет ди-

кий сельдерей, морская капуста, в устьях рек и в береговой зоне есть семга, сиг, кумжа, нельма, из Баренцева моря в Белое заходит треска, пикша, зубатка, сайка, само собой есть мидии.

На островах Онежского залива гнездятся гагарки, серебристые чайки, можно встретить колонии крачек. В приморской зоне среди плавника и камней, на вершинах островов, на скальных уступах, в зарослях можжевельника гнездится гага, регулярно отмечается орлан-белохвост, в пролетное время могут встретиться совсем уже редкие виды: белошекая казарка, скопа, кречет, сапсан...

По берегу, видишь ты с моря или не видишь, но, буквально через каждый километр обязательно где-то спрятан маленький сруб, бытовка, браконьерская заимка. Туристы редко туда заходят, зато местные пользуются всегда... Впрочем, сейчас, туристами активно посещается все побережье, машиной можно доехать до Варзуги, дальше по берегу моря машины не ходят, только на вездеходе. Так можно добраться до горла Белого моря и дальше. А я приходил туда на катамаране с Соловков, с летнего берега... В деревни Чапа, Чаваньга, Стельна иностранцы приезжают ловить нахлыстом семгу. Красную рыбу можно ловить и в уютной Финляндии и в напыщенной Норвегии, вертолетами их забросят куда угодно, но почему-то многим нравится эта заброшенная земля. Пока на Кольском были рыбацкие колхозы и погранзона жизнь была неплохой – потом началась перестройка, колхозы разорились, некоторые местные ребята покупают у ментов разрешение ставить в береговой зоне сети – семга может пройти мимо, а может рыбин десять залететь... Самая проблема – рыбу вывезти. Последнее время на море кругом охрана – появились скоростные катера, заработали какие-то наблюдательные пункты... Впрочем, в прибрежных озерах много и простой рыбы – щуки, окуня, хариуса,

если ловить умеешь, с рыбой будешь всегда.

Южный берег Кольского полуострова со стороны Архангельска полгода обогревается солнцем, кругом дикие боры, лето там очень хорошее... Кстати катамаран я достраивал сам: усиливал мачту, ставил дополнительные ванты, в середине ноября я четыре дня не выходил на берег, спал в катамаране, там палатка, штурвал, кили, двойная оболочка, ни в какой шторм мой катамаран не перевернется...

## ХУДОЖНИК

– Мне удобно работать черным фломастером. Вообще, только графика позволяет выделить самое главное. Фотоаппарат равнодушно фиксирует все. Я же пытаюсь увидеть и отразить главное. В любом порту ищу самые характерные места и пытаюсь точно их зафиксировать. Стараюсь обходиться минимумом средств, мои изображения довольно аскетичны... Как например рисовать Грецию? Белые пляжи, сиреневые горы, зеленая вода и синее небо. Вся Греция именно такая... А в Полинезии я, скажем, рисовал пастелью. Средняя работа занимает два-три дня. Сначала карандашный набросок, потом тени, потом еще плотнее, потом еще, эскиз рисую обычно слету, без переделок, потом рисунок дорабатываю дома. У меня нет любимой техники, все зависит от того, что я хочу передать. Главное – ты всегда должен быть свободен и твердо знать, что ты хочешь сказать. Я довольно равнодушен к каким-то личным выставкам – практически все мои картины находятся в домах моих друзей. Мне эти картины уже никогда не повторить, они живут своей жизнью. Но в этом то и вся прелесть...



**Спорт**



# НА СТАРТЕ «ОСЕННИЕ СТАРТЫ»!

**Ж**енщины стартовали на дистанциях 100 м и 400 м. Уверенную победу на обеих дистанциях одержала Никольская Н. (ТО-3) с результатами 13,74 секунды и 1 мин. 07,53 сек. соответственно. Второе место на дистанции 100 м заняла Квятковская Е. (СМУ-11) – 14,74 секунды, на третьем месте Салаткова Е. (УМ) – 14,75 секунды. Второе место на дистанции 400 м у Пискуновой Т. (Управление №10) – 1 мин. 09,42 сек., на третьем месте – Каташук В. (СМУ-11) – 1 мин. 16,41 сек. Мужчины соревновались на дистанциях 100 м и 800 м. Все участники финала в беге на 100 м выбежали из 12 секунд. Победителем стал Семенов В. (СМУ-11) – 11,5 сек., второе место у Хоменко Д. (Управление-15) – 11,72 сек., на третьем месте – Коложный А. (Управление ОАО «Метрострой») – 11,78 сек. На дистанции 800 м сильнейшим стал Зайцев И. (Управление №10) – 2 мин. 3,54 сек., Бабенко А. (СМУ №13) показал второй результат – 2 мин. 7,16 сек., Осин М. (Управление №10) на третьем месте с результатом 2 мин. 8,54 сек.

Смешанная «шведская» эстафета завершала программу соревнований. Особенности эстафеты в том, что этапы имеют неодинаковую длину – 400 м + 300 м + 200 м + 100 м. Этап 200 м бежали женщины. О накале борьбы говорит тот факт, что призерами ста-



ли команды, победившие в своих забегах, причем каждый следующий забег был быстрее. Бронзовым призером стали спортсмены (СМУ №13) с результатом 2 мин. 24,86 сек., на втором месте легкоатлеты Управления механизации – 2 мин. 19,36 сек., а победили бегуны Управления №10 – 2 мин. 17,98 сек.

В командной борьбе сильнейшими стали спортсмены Управления №10, второе место у команды ТО-3, третье место у ребят СМУ-11. Команда Глав-ПетербургСтроя дебютировала на соревнованиях и заняла 10 место.



**Внимание!**



**ОБЪЯВЛЯЕТСЯ ПОДПИСКА**  
на газету «Метростроитель» на 2015 год.  
Подписная кампания продлится с 1 октября по 20 ноября 2014 года.  
Подписной индекс издания – 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.

**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 30.09.2014 г. 11.00 ч.  
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

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

**Поздравляем!**



**16 сентября 2014 года отметила 55-летие ведущий специалист по кадрам УПТК – филиала ОАО «Метрострой» ДОБРЫНИНА ТАТЬЯНА НИКОЛАЕВНА**

В систему Метростроя Татьяна Николаевна Добрынина пришла работать в далеком 1978 году и вот уже почти двадцать лет занимается кадровым делопроизводством в УПТК – филиале ОАО «Метрострой».

Значительным вкладом Татьяны Николаевны в развитие УПТК является четко поставленная кадровая работа, подбор и подготовка персонала, налаженный военный учет. Будучи отличным специалистом, она скрупулезно выполняет поставленные задачи, при этом оставаясь чутким и отзывчивым человеком.

За многолетнюю работу и достойный вклад в строительство метрополитена в Санкт-Петербурге Татьяне Николаевне неоднократно объявлялись благодарности за успехи в труде. В 1997 году присвоено звание «Ветеран Метростроя», в 2004 – звание «Ветеран Труда», награждена Почетными грамотами ОАО «Метрострой», медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным значком «За заслуги в транспортном строительстве» III степени.

Дорогая Татьяна Николаевна! Коллектив УПТК от всей души поздравляет Вас с юбилеем! Пусть Ваша жизнь будет наполнена удачей, добром и семейным благополучием.



**ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЮБИЛЕЕМ!**

С 1987 года Ольга Васильевна Лаптева трудится в кадровой системе Метростроя. Начала инспектором отдела кадров. Сейчас общий стаж работы в Метрострое старшего инспектора отдела кадров Тоннельного отряда-3 Ольги Васильевны Лаптевой составляет 30 лет. Ольгу Васильевну всегда отличали высокие профессиональные качества – работоспособность, требовательность, ответственность. За многолетний добросовестный труд Ольга Васильевна неоднократно поощрялась благодарностями, почетными грамотами, награждена медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», является ветераном Метростроя.

**Уважаемая Ольга Васильевна!**

*Сегодня, в этот славный юбилей,  
Пусть тень годов не отразится болью,  
Желаем светлых в жизни дней,  
Большого счастья, крепкого здоровья!*

*Коллектив ЗАО «Тоннельный отряд-3»*

**ЮБИЛЕИ  
ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ  
ОКТАБРЬ**

- 1** Владимир Алексеевич ХАРЧЕВКИН (Семнадцатое управление) – 70-летие
- 3** Анатолий Викторович РАКИТИН (ТО-3) – 60-летие
- 5** Галина Андреевна КУЗНЕЦОВА (Поликлиника) – 75-летие  
Александр Александрович БЕЛОВ (РЭУ) – 75-летие
- 7** Петр Иванович ТРУФАНОВ (УМ) – 65-летие
- 18** Иван Григорьевич КРУПНИК (УМ) – 55-летие
- 19** Михаил Иванович ПРОКОФЬЕВ (Семнадцатое управление) – 65-летие
- 22** Инна Васильевна ИВАНОВА (Управление) – 90-летие  
Гурий Петрович ЗАНЦИНСКИЙ (Семнадцатое управление) – 75-летие
- 24** Михаил Михайлович КАРПОВ (СМУ №13) – 75-летие  
Валентин Иванович ДУБИНИН (Семнадцатое управление) – 75-летие  
Николай Глебович КОЛПАКОВ (ТО-3) – 75-летие
- 27** Ирина Евгеньевна БЕЛЕНКОВА (Управление-20) – 50-летие

Редакция «Метростроителя» приносит извинения бригаде Дмитрия Смирнова из Управления №10 Метростроя (№8, июль 2014, 5 полоса) за неверно указанную организацию на подписи к фотографии.