

## СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ГЛАВНЫЙ ОБЪЕКТ  
ТОННЕЛЬНОГО  
ОТРЯДА-3

**СТР. 3**

СТАРТОВЫЕ КОТЛОВАНЫ:  
КОГДА НАЧИНАЕМ  
ПРОХОДКУ?

**СТР. 4**

«МЕТРОБЕТОН» ЗАЖЖЕТ?  
«Горячий» участок  
Невско-Василеостровской линии

**СТР. 5**

ВЕЛОМАНЬЯК  
Евгений Непомилуев –  
настоящий путешественник!

**СТР. 7**

# ПРОФЕССИОНАЛАМ – РАБОТЫ НАВАЛОМ!

Третьему тоннельному – 55! «Да это не возраст», – считает главный инженер ТО-3 Виктор Вячеславович Тишкин. Как точно подмечено! Присоединяемся к поздравлениям! Желаем всему коллективу тоннельщиков вечной молодости, английского чувства юмора и юношеского оптимизма.



ТРЕТЬЕМУ ТОННЕЛЬНОМУ

## 55 ЛЕТ!

### 1960

Станции, построенные с участием  
Тоннельного отряда №3 Ленметростроя –  
ЗАО «Тоннельный отряд-3» (1961–2012 гг.):

«Парк Победы» – 1961 г.; «Невский проспект» – 1963 г.;  
«Гостиный двор» – 1967 г.; «Маяковская» – 1967 г.;  
«Московская» – 1969 г.; «Звездная» – 1972 г.; «По-  
литехническая» – 1975 г.; «Академическая» – 1975 г.;  
«Проспект Ветеранов» – 1977 г.; «Девяткино» – 1978 г.;  
«Приморская» – 1979 г.; «Удельная» – 1982 г.; «Ры-  
бацкое» – 1984 г.; «Новочеркасская» – 1985 г.; «Озер-  
ки» – 1988 г.; «Достоевская» – 1991 г.; «Спортивная» –  
1997 г.; «Старая Деревня» – 1999 г.; «Комендантский про-  
спект» – 2005 г.; «Звенигородская» – 2008 г.; «Адмирал-  
тейская» – 2011 г.; «Международная» – 2012 г.



## Техсовет

# Вадим Александров: «КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДПИСАН, НАЗАД ДОРОГИ НЕТ»

**В.Н. Александров:**

– Уважаемые коллеги! Сегодня мы должны рассмотреть важнейшие технические вопросы, касающиеся изменения проекта организации строительства Невско-Василеостровской линии, которую необходимо сдать в феврале 2018 году – к Чемпионату мира по футболу. Аналогов такого протяженного морского двухпутного тоннеля в России нет. Трасса длиной 5840 м (в двухпутном исчислении) проходит по дну Финского залива, где останавливаться на ремонтные работы просто невозможно. О сложностях и нехватке времени для реализации этого проекта я докладывал на заседании Тоннельной ассоциации России. Тогда же Метрострой призвал всех подземных строителей принять участие в этом грандиозном строительстве. Желаям мы были готовы оказать любое содействие, вплоть до предоставления проходческого щита, обделки, наших квалифицированных проходчиков. К сожалению, никто из членов Тоннельной ассоциации России ответственность с Метростроем не разделил.

«Мы не имеем права подвести губернатора и президента!» – сказал в своем выступлении вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин. Метрострой, однако, за всю свою славную историю ни разу не сорвал сроки сдачи порученных ему объектов. В феврале 2016 года наша организация отметит свое 75-летие. Поэтому я считаю, что для нас, метростроевцев, главное

На техническом совете, прошедшем 22 октября под председательством генерального директора Метростроя В.Н. Александрова, был заслушан и единогласно принят к разработке принципиально новый вариант организации проходческих и общестроительных работ на участке Невско-Василеостровской линии, включающем пятикилометровую трассу двухпутного тоннеля и строящиеся станции – «Новокрестовскую» и «Беговую».

состоит прежде всего в том, чтобы не подвести самих себя.

Изменение схемы такого грандиозного строительства – шаг серьезный и ответственный. Детальное обсуждение этого вопроса я предлагаю провести непосредственно на строительной площадке. На предстоящем 3 ноября выездном штабе строительства мы должны окончательно утвердить все принципиальные изменения в организации работ и решительно начинать строительство. Ну а сейчас главный инженер Метростроя Алексей Юрьевич Старков озвучит новый план строительства двухпутного тоннеля и станций «Новокрестовская» и «Беговая» (ст. «Ул. Савушкина»), разработанный совместными усилиями Метростроя и Ленметрогипротранса.

**А.Ю. Старков:**

– Помимо обделки, двухпутный тоннель включает в себя следующие постоянные функциональные части: верхний вентиляционный канал с системой дымоудаления, жесткое основание, верхнее строение пути, перемычку между диаметрами тоннелей с размещением в ней кабельной продукции, а также

временные инженерные коммуникации, необходимые для работы щитового комплекса: вентиляционный рукав, транспортную ленту, и т.д. При строительстве аналогичного тоннеля на Фрунзенской линии все работы по его оснащению проводились последовательно: проходка, демонтаж щита, монтаж и бетонирование верхнего вентканала и далее – жесткого основания. Это длительный и трудоемкий процесс.

Поэтому главная цель настоящей оптимизации – ускориться и сдать готовые станции и тоннель в срок и надлежащего качества, согласно условиям Контракта. Для этого мы предлагаем, во-первых, внести ряд изменений в конструкцию обделки, это позволит существенно упростить монтаж, во-вторых, совместить и запараллелить ряд основных строительных работ по устройству внутренних конструкций тоннеля, в-третьих, обеспечить шумоподавление в районе жилой застройки и, в-четвертых, реализовать оптимальную схему вывоза грунта.

В рамках этой задачи совместно с проектным институтом были разработаны:

– **Схема одновременного и параллельного выполнения проходческих и общестроительных работ.** Для реализации новой схемы работ к транспортному мосту ТПМК присоединяются две дополнительные (№4 и №5) платформы. С платформы №4 будет осуществляться монтаж всех инженерных коммуникаций тоннеля и верхнего вентиляционного канала, а также наращивание вентиляционной и кабельной трасс. Платформа №5 обеспечит проезд мультитранспортных средств через зону бетонирования жесткого основания. Таким образом, в тоннеле будет реализовано параллельное выполнение этапов горнопроходческих и строительных работ: от разработки забоя до бетонирования жесткого основания.

– **Оптимизация конструкции обделки.** Для ускорения крепления вентиляционного перекрытия к обделке предполагается комплектовать блоки необходимыми закладными элементами и отверстиями непосредственно на производстве. В настоящее время на «Метробетоне» заформована и выполнена отливка первого комплекта блоков. В ближайшие дни с ними будут проведены испытания.

– **Оптимизация подачи блоков обделки.** Над стволами будут смонтированы две закрытых тельферных эстакады с кран-балками для подачи блоков, оборудована лифтовая шахта. Крытый ангар котлована №1 будет вмещать суточный запас блоков обделки.

– **Эффективная схема грунтоотгрузки.** В настоящее время на территории стартовых котлованов реализовано строительство склада грунта общей емкостью 900 м<sup>3</sup> и трассы для прохода автотранспорта. Перегрузка породы из ствола в машину будет осуществляться по системе вертикально-горизонтальных транспортеров. По новой схеме можно загрузить, подготовить к рейсу и вывезти на трассу грузовую машину в течение 10-12 минут.

– **Способ шумоподавления.** Вся зона грунтоподачи будет закрытой. Это позволит обеспечить шумоподавление и положительную температуру в зимний период.

На станции «Новокрестовская» у демонтированного ствола выполняется установка порталного крана для подачи блоков, сооружение растворного узла, склада инертных материалов и склада обделки. Когда щит придет в демонтированную камеру, здесь в течение двух-трех недель будет осуществляться ремонт режущего органа. Дальнейшая подача раствора после ремонта пойдет через демонтированный ствол, отгрузка породы будет выполняться на поверхность 462 шахты по транспортеру. Логистика последующей транспортировки породы реализуется по схеме, отработанной на территории стартовых котлованов.

Что мы получим в итоге? На перегоне от «Ул. Савушкина» до «Новокрестовской» – практически готовый тоннель в максимально сжатые сроки, возможность на этом участке быстро выполнить верхнее строение пути одновременно с возведением строительных конструкций станции «Ул. Савушкина» (включая раскрытие обделки, ее демонтаж и дальнейшее сооружение основных элементов нижних ярусов станции). До демонтированной камеры у станции «Приморская» в те же сроки мы получим забетонированное вентиляционное перекрытие и жесткое основание, подготовленное для транспортировки деталей окончившего проходку щита. Таким образом, благодаря технологии параллельного ведения работ, строительные конструкции тоннеля и строящихся станций «Ул. Савушкина» и «Новокрестовская» могут быть выполнены практически одновременно с окончанием проходки.

Участники технического совета единогласно поддержали новый вариант схемы работ. Еще бы, в свете текущих экономических обстоятельств и крайней ограниченности во времени услышать от чиновников возражения по предложениям Метростроя, согласованным к тому же с Ленметрогипротрансом, было бы как минимум странно. Зато экономику нового варианта работ в покое наверняка не оставят, ее, возможно, будут прикидывать прямо на строительной площадке уже третьего ноября, на выездном штабе строительства.

**Поздравляем!****10 ОКТЯБРЯ ГРИГОРИЮ СЕМЕНОВИЧУ ГАЛАБУРДЕ ИСПОЛНИЛОСЬ 55 ЛЕТ**

Григория Семеновича в Метрострое знают многие как человека, который всегда придет на помощь советом или делом, он радует за вверенное ему дело всей душой, открытый и обаятельный в общении.

Вся трудовая биография Григория Семеновича связана с Метростроем. Окончив военную службу (служил на флоте), он пришел в СМУ-9 электрослесарем-монтажником в 1981 году. В 1986 году возглавил отдел снабжения Строительно-монтажного поезда № 647, созданного для строительства лестранхоза Метростроя в Архангельской области.

По окончании работ на севере и реорганизации предприятия в горнопроходческое СМУ № 10 Григорий Семенович был назначен заместителем начальника, а в 1994 занял должность заместителя генерального директора ЗАО «Управление № 10 Метростроя».

Григорий Семенович принимал участие в строительстве 15 станций метро, множества социально значимых объектов городского и федерального значения. Его вклад в развитие строительной отрасли Санкт-Петербурга отмечен высокими государственными наградами: медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», юбилейным знаком «За заслуги в транспортном строительстве», званием «Почетный строитель России». Имеет звание «Ветеран труда». Г.С. Галабурда является кандидатом экономических наук, автором двух книг по корпоративному управлению предприятием и множества статей по теме «экономическое развитие российской промышленности».

В жизни Г.С. Галабурда – скромный и отзывчивый человек. Хороший семьянин. Имеет троих детей. Сын Виталий – руководитель проекта РЭУ КЗС.

Коллектив ЗАО «Управление №10 Метростроя» поздравляет Григория Семеновича со славной датой и желает ему крепкого здоровья, успехов и благополучия на долгие годы!

**Внимание, подписка!**

16925

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА**

на газету «Метростроитель» на 2016 год.

Подписная кампания продлится до 20 ноября 2015 года.

Подписной индекс издания – 16925.

Цена годовой подписки на 2016 год для физических лиц – 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, 417 каб., редакция (четвертый этаж), а также списки подписчиков с указанием организации можно отправить на электронную почту редакции: [metrostroytel@mail.ru](mailto:metrostroytel@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.

# ГЛАВНЫЙ ОБЪЕКТ ТОННЕЛЬНОГО ОТРЯДА-3

На строительстве второй очереди Фрунзенского радиуса (Ф-П) 5 линии метро (шахта №624) тоннельщикам поручена важная и объемная работа: сооружение станции «Проспект Славы», станционного санузла, блока служебных помещений с вентиляционными и кабельными ходками, строительство нижнего и верхнего вентиляционных узлов шахты №624, а также монтаж верхнего строения пути и контактного рельса по всей линии Ф-П и на седьмом пусковом комплексе линии Ф-1.



— В настоящее время, — рассказал инженер ЗАО «Тоннельный отряд-3» Виктор Вячеславович Тишкин, — мы выполняем комплекс работ по сооружению конструкций левого и правого станционных тоннелей: перебираем обделку пилот-тоннелей с диаметра 5,63 метра на станционный диаметр 8,5 метра. Также нашими специалистами ведется проходка ходков в блоке служебных помещений, бетонированы внутренние конструкции в среднем станционном тоннеле, монтируется рельсо-шпальная решетка в правом и левом перегонных тоннелях.

Работа спорится, как говорит Виктор Вячеславович, но не обходится и без сложностей:

— В первой неделе октября периодически возникали вопросы с получением товарного бетона: из-за ограничений,



наложенных на вес транспортных средств, доставка бетонной смеси на шахту осуществлялась в очень малых объемах (не более трех кубических метров в одном миксере). В результате процесс бетонирования занял гораздо больше времени, чем это было запланировано, серьезно выросли наши транспортные расходы.

Тем не менее, работа на строительстве кипит: в октябре ТО-3 завершает укладку путевого бетона в правом перегонном тоннеле между «Проспектом Славы» и «Международной» (седьмой пусковой комплекс линии Ф-1) и переходит на территорию ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» для монтажа рельсо-шпальной решетки в левом перегонном тоннеле.

*Бригада проходчиков Игоря Борисовича Петрова на объекте ведет переборку левого станционного тоннеля с 5,63 метров на больший диаметр — 8,5 метров. Бригада у Игоря Борисовича крепкая и проверенная временем: вместе с коллегами в практически неизменном составе они трудятся вот уже порядка 9 лет. Как вспоминает сам бригадир, за все время работы сменились лишь пара человек, а костяк работает и по сей день.*



*Игорь Борисович Петров трудится в Метрострое уже более десяти лет — пришел в 2005 году на пуск станции «Комендантский проспект». После работал на строительстве станций «Звенигородская» и «Международная». И всегда его отличала высокая степень ответственности за порученное дело. Тоннельный отряд-3 гордится такими людьми!*



— В октябре в ППТ и ЛПТ суммарно нам предстоит выполнить монтаж 520 метров рельсо-шпальной решетки, — говорит главный инженер ТО-3, — а до конца года смонтировать в ЛПТ 1140 метров. На станции нужно установить 28 колец в ЛСТ и 5 колец в ПСТ, после чего будет выполнена технологическая приостановка сооружения ПСТ (в связи со сближением встречных забоев), в течение которой будут производиться работы по сооружению узла примыкания обходного кабельного ходка к правому перегонному тоннелю. В блоке служебных помещений в октябре должны быть завершены работы по сооружению рамы проема и проходке вентиляционного ходка.

Для того чтобы все работы выполнялись в соответствии с графиком, на строительстве объекта задействовано три участка Тоннельного отряда-3 общей численностью порядка 250 человек, а работы ведутся круглосуточно в режиме непрерывного скользящего графика.

Помимо ЗАО «Тоннельный отряд-3», на строительстве станционного комплекса работают и другие подразделения Метростроя: ЗАО «Семнадцатое управление Метрострой» (строительство тягово-понижительной подстанции, камер затворов с обводными каналами и основной водоотливной установки), ЗАО «Управление №10 Метростроя» (строительство подземного вестибюля и наклонного хода №1) и ЗАО «Управление-15 Метрострой» (строительство подземного вестибюля и наклонного хода №2).



## «НОВОКРЕСТОВСКАЯ»: УСПЕТЬ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА

В начале октября корреспонденты «Метростроителя» побывали на площадке строящейся станции «Новокрестовская». Площадка будущей станции с каждым разом преобразуется все больше и больше. Увеличивается количество техники, объем работ. Станция будет находиться на намывной территории, а значит, необходимо в разы увеличить укрепление грунта — создать твердый «фундамент» на территории строительства, а это ни много ни мало порядка 8 тысяч квадратных метров (сама станция и два НВУ). О том, какие работы производятся на территории и каковы успехи, «Метростроителю» поведал заместитель начальника участка №6 ЗАО «Управление-15 Метрострой» Павел Сергеевич Масленников.

— Емкую задачу по укреплению грунта сейчас выполняют организации, работающие на подряде у ЗАО «Управление-15 Метрострой», хозяев площадки: Управление механизации и «Геострой» делают «стену в грунте» и производят струйную цементацию, также струйной цементацией занимаются специалисты из СМУ №13 и Управления №10. На сегодняшний день самые сложные работы по «стене в грунте» уже позади, впереди — ровный участок вдоль будущей станции, на котором УМовцам предстоит преодолеть 22 заходки, а Геострою — 20 заходок (общее количество таких заходок по периметру строительства станции — 91).

Непосредственно Управление-15 занимается разработкой НВУ 466: работы до отметки -5 м уже произведены, поставлено два ряда опорных поясов, в следующую заходку мы планируем разработать НВУ до отметки -8 м. Затем по плану — бетонные ра-



БРИГАДА ПРОХОДЧИКОВ ЗАО «УПРАВЛЕНИЕ-15 МЕТРОСТРОЙ» ВЕДЕТ ДЕМОНТАЖ ФОРШАХТЫ

Слева направо: А.В. Байдузин, А.А. Ровнягин, М.И. Богданов, В.А. Полохович, П.Е. Катаев (бригадир), Д.Г. Мазуров

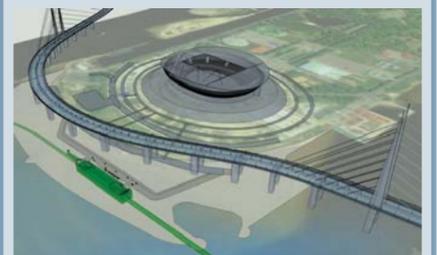
боты: необходимо сделать плиту-фундамент и начинать «поднимать» стены, а следом — и перекрытия. После выполнения этих работ специалисты Управления-15 приступят к следующему этапу — перейдут на демонтированный котлован.

Работы на объекте ведутся в круглосуточном режиме.

Задаем Павлу Сергеевичу вопрос, который, пожалуй, волнует сейчас более остальных — успеем? «Успеем!», — уверенно отвечает Павел Сергеевич. — В своем коллективе и подрядчиках мы уверены, соответствующая техника имеется, опыт большой, главный вопрос сейчас — это своевременное финансирование и успешное завершение проходки от ст. «Туристская» до «Новокрестовской». Мы подстраиваемся под процесс проходки: как только ТПМК преодолет трехкилометровый перегон со стороны «Туристской» и выйдет из рабочей зоны строительства станции, мы приступим к основным видам работ. Ориентировочные сроки начала проходки — конец 2015 — начало 2016 года.

### КРАТКО

«Новокрестовская» — строящаяся станция метро Невско-Василеостровской линии Петербургского метрополитена, следующая после станции «Приморская». «Новокрестовская» является важной частью инфраструктуры, необходимой для проведения матчей Чемпионата мира по футболу 2018 года в Санкт-Петербурге, ее пропускная способность составит до 45 тысяч человек. Станция мелкого заложения. Ее станционный комплекс и вестибюль располагаются в едином подземном пространстве. Выходы будут оборудованы эскалаторами, траволаторами и подъемниками для инвалидов.



«Новокрестовская» расположена в непосредственной близости от стадиона, где будут проходить матчи ЧМ-2018, на схеме обозначена зеленым цветом



Внутреннее оформление станции

Метростроение

# СТАРТОВЫЕ КОТЛОВАНЫ: КОГДА НАЧИНАЕМ ПРОХОДКУ?

**Заместитель начальника участка ЗАО СМУ-15 Метрострой Сергей Малофеев:**

– В двадцатых числах октября в стартовом котловане №1 продолжается сборка щита. На поверхности в закрытом ангаре развернулась сварка оболочки и фрагментов режущего органа. В стартовом котловане №2 ведется подготовка основания эстакады для проезда мультитранспортных средств. На противоположной стороне котлована будет установлен вертикальный породотводящий конвейер.

Специалистами СМУ-15 построен грунтоотвал, подготовлена к бетонированию площадка под установку башни-накопителя транспортной ленты. В процессе подготовки этой площадки пришлось вырубить участок джета и стены в грунте. Далее мы выполнили планировку площадки, засыпали щебень, залили подбетонку, на подбетонке связали арматурный каркас и установили закладные детали, на которых и будет крепиться первый бункер башни-накопителя.

Вчера состоялась важная мероприятие – специальная комиссия проверяла готовность к зиме наших бытовых объектов. Площадка к зиме готова. Есть комната для приема пищи, где установлены обогреватели, микроволновая печь, электрочайники – все как положено. Есть отдельное помещение, где можно обогреться и посушить верхнюю одежду. Есть душкомбинат, раздевалки – одним словом, бытовые условия зимой будут хорошие!

**Механик участка №5 ЗАО СМУ-15 Метрострой Дмитрий Куранов:**

– Сейчас наша мехслужба готовит траншею, по которой проложим основные коммуникации на щит: подачу сжатого воздуха, водопровод и пожарный став. Все сварочные и монтажные работы уже выполнены, траншея полностью готова к бетонированию. Как только лоток траншеи будет забетонирован, можно выводить коммуникационные трубы из второго стартового котлована. Траншея соединит щит с градирней и компрессорной. Все оборудование соберут УМовцы, нам останется только запитать систему.

В ближайшей перспективе бригадам монтажников СМУ-15 предстоит построить шумоизолирующее перекрытие над стартовым котлованом №2. В этом утепленном ангаре будет установлена кран-балка для подачи в тоннель тьюбингов и других строительных материалов и оборудования, необходимого для проходки. Сегодня мы ожидаем первую партию

металла. Конструкция ангара – это более 300 тонн металлических балок. Здесь, в ангаре, будет так же, как на Фрунзенской линии, расположена проходная в тоннель и пункт охраны.

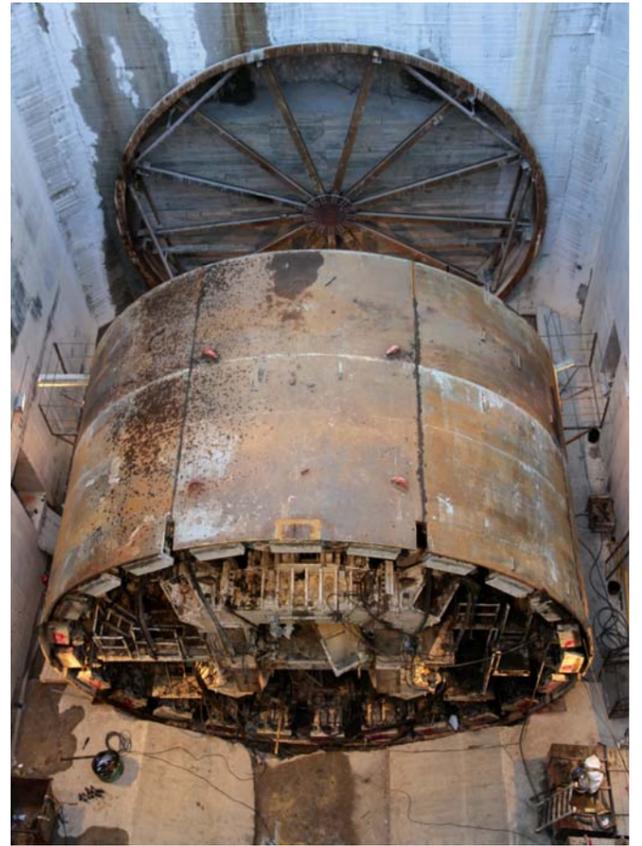
В дальнейшем задачи коллектива СМУ-15 на проходке существенно расширятся. За нами подача в тоннель блоков обделки и труб для прокладки коммуникаций. Параллельно будем заливать жесткое основание и вентиляционное перекрытие. На перекрытии, скорее всего, будет работать отдельная бригада. По предварительным подсчетам, на этой проходке должно быть задействовано около 100 сотрудников СМУ-15.

**Сергей Малофеев по поводу вывоза породы на предстоящей проходке:**

– Расчет простой: с кольца получается 200-250 кубов породы, в сутки проходим 8-10 колец. Это порядка 2,5 тыс. м³. В грунтоотвале запас на 1000 м³ – склад примерно на четыре кольца. Исходя из этих цифр, и нужно обеспечить площадку грузовым транспортом. Необходимо не менее 10 машин. Но машина 20 кубов жидкого грунта, скорее всего, не загрузит, будет брать половину. Если свалка далеко – это большая неприятность.

**Сергей Мудрицкий, сменный механик Управления механизации. На участке непосредственно руководит сборкой тоннелепроходческого комплекса:**

– Сейчас на щите и на транспортных платформах наши специалисты выполняют обтяжку соединений, наладку и подключение гидравлических систем и электрики. Отдельное звено сварщиков Управления механизации ведет сварку фрагментов ротора. Готовим к сварке стыки сегментов щита. Параллельно занимаемся выставлением по радиусу и подготовкой к сварке юбки щита. В течение ближайшей недели будет продолжаться сварка ротора, возможно, приступим к монтажу



эректора и начнем сварочные работы на юбке щита. К концу ноября наш коллектив должен начать пуско-наладочные работы: проверку всех узлов и систем в рабочем цикле. Наши монтажники сегодня в отличной форме. Приходят и молодые ребята, стараются как можно быстрее освоиться на участке. Если трудно – помогаем. Лишь бы поставки запчастей не нарушали график работы, тогда в декабре начнем проходку.

**Отлично работает на участке электрослесарь-монтажник СМУ-15 Алексей Романов:**



– В Метрострое работаю уже год. Однажды в производственной командировке оказался на строительной площадке Метростроя. Появилась заветная мечта – работать здесь! Строительство метро – это ж просто подарок судьбы!

Строительством я интересовался с детства. Отец много лет проработал крановщиком на стройке в Сланцах, потом перебрался в Питер, продолжает строить и сегодня. Поэтому моя дорога была отчасти предопределена. И еще очень важный момент. «Метрострой» – это же материальная стабильность!

На участке стартовых котлованов мы с механиком Дмитрием Курановым фактически с самого первого дня. Обеспечивали электроэнергией основные объекты строительной площадки. В начале были трудности с наладкой электроподачи. Была уже осень, пошли дожди, а наши ребята строили монолитную плиту строительной площадки, было много сварочных работ, напряжения вечно не хватало, приходилось просить у соседей (рядом строительство жилых домов). Но к концу осени постепенно все наладилось.

В Питере Алексей взял в ипотеку квартиру и практически все свободное время «вет гнездо». Если выпадают уж совсем свободные пару часов, всем доступным кутежам предпочитает виртуальный футбол. «Между прочим, виртуальный футбол собирает миллионы зрителей! А компании-разработчики зарабатывают на симуляторах миллиарды долларов. Производство игр FIFA – это десятки съемочных площадок, производственных студий и студий звукозаписи. Electronic Arts (EA) – это огромный офисный комплекс, в котором на «футбол» вкалывает почти 2000 «ботаников». Компания построила для них спортзалы, кинотеатры и шикарные кафе. Я думаю, не просто так... В FIFA можно играть в вихревой футбол, как мадридский «Реал», можно включить барселоновскую «тики-таку» и «раскатывать» соперника игрой в пас, а можно закрыться в глухой обороне, по примеру итальянцев девяностых. В последней версии игры (FIFA-16) появились аргентинец Хавьер Дзанетти, португальцы Деку и Витор Байя, итальянцы Джаннаро Гаттузо и Алессандро Неста, финн Яри Лутманен и легенда британского футбола Джордж Бест. Вот только опять не оказалось ни советских, ни российских. С этим надо что-то делать!».

– Давно пора! – горячо поддержал футбольного фаната слегка опешивший «Метростроитель»...



## «БЕГОВАЯ»: ДИАЛОГ С ЖИТЕЛЯМИ МИКРОРАЙОНА

2 октября 2015 года на строительной площадке станции «Беговая» состоялся разговор с жителями Приморского района о предстоящем строительстве участка Невско-Василеостровской линии метро от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина» («Беговая»). В диалоге с жителями прилегающего к стройплощадке микрорайона приняли участие председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин, главный инженер проекта ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» Максим Губин и заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «Метрострой» Алексей Старков.

Основные вопросы, интересовавшие людей, проживающих в домах, непосредственно прилегающих к территории строительства, касались проблемы парковки автотранспорта и шума развернувшейся стройки. Если у первой проблемы наметились варианты решения, то вторая, вероятно, на ближайших два с половиной года станет для жителей этого микрорайона неизбежной. Технологический цикл сооружения станции подразумевает непрерывность процесса, что само по себе в интересах граждан, так как при этом соблюдаются все нормы безопасности и обеспечивается сохранность сооружений, попадающих в пятно застройки.

Председатель КРТИ Сергей Харлашкин предложил создать инициативную группу, в состав которой войдут все заинтересованные стороны и которая будет оперативно решать вопросы, возникающие по ходу строительства. В свою очередь, метростроевцы заверили граждан, что планирование строительно-монтажных работ будет вестись таким образом, чтобы шумовые работы выпадали на дневное время.

В течение месяца инициативная группа провела ряд совещаний, были достигнуты договоренности о выделении жителям парковочных мест на парковке ТРК «Атлантик-Сити», освобождения проезда к дому № 128 по ул. Савушкина для машин скорой помощи и пожарных. Для решения проблемы подхода машин скорой помощи, аварийных служб и вывоза мусора поступило предложение на время строительства изменить схему организации дорожного



движения и рассмотреть варианты размещения необходимых знаков дорожного движения, в том числе, и для ограничения транзитного движения через дворные территории. ОАО НИПИИ «Ленметрогипротранс» поручено разработать временную схему и согласовать ее со всеми заинтересованными инстанциями. Впоследствии ОАО «Метрострой» ее реализует, а КРТИ обеспечит финансирование данных работ.

# «МЕТРОБЕТОН» ЗАЖЖЕТ?



— Подготовка к предстоящей проходке на «Метробетоне» началась в январе 2015 года. С января по август, в период «затишья», мы занимались ремонтом и наладкой оборудования, обучением персонала. И продолжали производить арматурные каркасы для блоков обделки диаметром 10,3 м. Сейчас на складе «Метробетона» 225 колец, которые могут устанавливаться в створах станций и в демонтажных камерах Невско-

Василеостровской линии. Завод представил на согласование и опытный образец кольца с дополнительными закладными деталями – для крепления каркаса вентиляционного перекрытия. Разработана производственная схема установки этих закладных, выполнена пробная формовка. Полученные данные переданы в технологический отдел Управления Метростроя. По результатам анализа этих данных должно быть принято решение о серийном производстве. Оценить изготовленные образцы должны и проектировщики ЛМГТ. Готовность к на-



чалу проходки первой партии колец с новыми закладными зависит сейчас не столько от производственных мощностей завода, сколько от оперативности внесения соответствующих изменений в проект. Изменения нужно принять и утвердить, для этого провести испытания закладных под нагрузкой. Для получения корректных результатов испытаний должна быть разработана соответствующая методика, которой следует строго придерживаться. Только после этого может быть утверждена и передана заводу рабочая документация. Эти вопросы будут решаться в ближайшее время.

Безусловно, включение закладных в конструкцию кольца – это дополнительная операция, она внесет коррективы в производственный цикл. Общее время на изготовление кольца увеличится. Со своей стороны мы, однако, постараемся свести к минимуму все производственные издержки, в том числе, и время на новые операции.

О готовности производства к поставкам обделки на «горячий» участок Невско-Василеостровской линии рассказывает директор по производству ЗАО «Метробетон» Станислав Игоревич Алмаев.

Что касается состояния производственной линии, считаю, что завод полностью готов к серийному выпуску обделки, ревизия и необходимая профилактика оборудования проведены.

Хочу также подчеркнуть, что, несмотря на малую загрузку в период с января по август, основной рабочий костяк нового производства удалось сохранить практически в полном объеме. В этом, конечно, большая личная заслуга нашего генерального директора. Коллектив имеет опыт «Ф2» и отлично подготовлен к предстоящей работе.

Добавлю, что наше производство сегодня не ограничивается изготовлением обделки для двухпутного тоннеля. Завод поставляет арматурные каркасы, отсекатели и товарный бетон на строительство стены в грунте станции «Беговая», а также товарный бетон на «Новокрестовскую». В сентябре-октябре этого года мы отгрузили на объекты метростроения 750 тонн арматурных каркасов и около 15000 м<sup>3</sup> товарного бетона.

## Конференция

# МЕТРОСТРОЙ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ТАР

13 октября 2015 года «Метрострой» принял участие в Международной научно-технической конференции «Тенденции, проблемы и перспективы развития подземного строительства в России», которая прошла в Москве в управлении Мосметростроя. Организатором мероприятия традиционно выступила Тоннельная ассоциация России.



В конференции приняли участие ведущие строительные, проектные, изыскательские организации, а также производители материалов и оборудования для подземного строительства. «Метростроем» был сделан доклад по итогам строительства второго выхода станции «Спортивная». В частности, была подробно рассмотрена технология сооружения подземного вестибюля и

эскалаторного тоннеля, методы закрепления грунта, проходческие работы, производимые с применением набрызг-бетона, а также геофизические исследования грунто-цементного массива, которые осуществлялись методом межскваженного сейсмического прозвучивания и дополняющим его методом сверхширокополосной георадиолокации. Также в рамках работы конференции был сделан доклад проектным институтом «Ленметрогипротранс» на тему «Геотехническое обеспечение при строительстве двухпутного перегонного тоннеля с помощью ТПМК». Практический опыт петербургских проектировщиков и строителей, особенно касающийся сооружения двухпутных тоннелей, вызвал особый интерес у участников конференции, т.к. сегодня данная технология строительства активно развивается, в том числе, и при строительстве московского метрополитена.

В рамках работы конференции состоялось награждение организаций, принявших участие в конкурсе «На лучшее применение передовых технологий при освоении подземного пространства». В прошлом году Метрострой получил награду сразу в двух номинациях по строительству двухпутного перегонного тоннеля Фрунзенского радиуса. В этом году награда была вручена петербургским метростроителям за сооружение второго выхода станции «Спортивная». Также были отмечены наградой и наши коллеги из «Ленметрогипротранса». Планируется, что конференция продолжит свою работу и в следующем году.



## Конкурс

# «МЕТРОСТРОЙ»

ТРЕТИЙ ГОД ПОДРЯД ПОДТВЕРЖДАЕТ ЗВАНИЕ «ЛИДЕР СТРОИТЕЛЬНОГО КАЧЕСТВА»



14 октября 2015 года в Полпредстве подвели итоги регионального конкурса «Лидер строительного качества-2015». Конкурс проводится «Петербургским строительным центром» при участии и под контролем Комитета по качеству и безопасности строительства при Координационном совете Полпредства.

Помощник полномочного представителя Президента РФ в СЗФО Сергей Зимин, открывая церемонию награждения, отметил, что за пять лет проведения конкурса количество участников значительно выросло. В этом году в категории «Лучшие стройматериалы» было представлено 26 видов изделий, что в два раза больше, чем годом ранее. В номинациях строительных объектов было 18 участников-объектов, а также 3 проекта строительства. По первой категории жюри принимало решение после отбора и анализа документации. По второй – после осмотра объектов с конкурсной комиссией. По количеству полученных конкурсантами баллов и определялась степень присваиваемого звания «Лидер строительного качества» – первой, второй или третьей степени.

В 2013 году Метрострой был удостоен дипломом I степени за два объекта: вторую сцену Мариинского театра и станцию «Международная», в 2014-м – за второй выход станции «Спортивная». По итогам нынешнего года в номинации «Строительный объект» Метрострой получил диплом I степени, выставив на Конкурс второй пусковой комплекс Фрунзенского радиуса Санкт-Петербургского метрополитена (станции: «Проспект Славы», «Дунайский проспект», «Южная»). Таким образом, организация третий год подряд получает высокую оценку профессионального жюри, подтверждая звание «Лидер строительного качества».



**Трудовые будни**

# ТВОЙ ШАГ В ПРОФЕССИЮ



«Шаг в профессию» проводился в Санкт-Петербурге в пятый раз и собрал более 300 студентов из 58 образовательных профессиональных учреждений. В течение трех соревновательных дней в павильоне G, где проходили конкурсы, проводилось множество мастер-классов и профтестирований.

Параллельно с «Шагом в профессию» впервые прошел I Открытый чемпионат по стандартам WorldSkills Russia в Северо-Западном Федеральном округе. В чемпионате было представлено 19 профессий и участвовало более 180 конкурсантов из 6 регионов России: Ленинградской, Архангельской, Мурманской, Вологодской, Калининградской, Ярославской областей.

Открытие конкурсов в первый соревновательный день посетили губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, президент союза WorldSkills в России Павел Черных и другие важные гости.

В Санкт-Петербурге большое внимание уделяется молодежи, особенно тем, кто выбирает рабочую профессию, – подчеркнул в приветственном слове губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко. – И мы даем им возможность выбирать профессию по душе.

После вступительного слова губернатор по традиции совершил обход соревновательных стендов, участников и конкурсантов.

Колледж Метростроя, как лучшее учебное заведение в сфере профессионального образования, не мог обойти такое событие стороной: в обоих конкурсах выступали представители Колледжа.

С 14 по 16 октября в Петербургском «Экспофоруме» прошли сразу два важных события в сфере профессионального образования: конкурс среди учащихся профессиональных образовательных учреждений «Шаг в профессию!» и I Открытый чемпионат по стандартам WorldSkills Russia в Северо-Западном Федеральном округе.

Так, в конкурсе «Шаг в профессию» Колледж Метростроя представляли Виталий Гранкин (в направлении «мастер по цифровой обработке»), Дмитрий Бурцев и Александр Хомченко («слесарь по ремонту автомобилей»), Арам Байбуртян и Денис Зимин («автомеханик»).

В I Открытом чемпионате по стандартам WorldSkills Russia защищать честь Колледжа вышли Екатерина Орлова («малярно-штукатурные работы») и Иван Царев («сухое строительство»).

Нужно отметить, что уровень сложности заданий по разным направлениям в обоих конкурсах был достаточно высок, но все же в Чемпионате по стандартам WorldSkills задания были на порядок сложнее. Это объясняется и уровнем самого чемпионата, и тем, что в нем участвуют конкурсанты не моложе 18 лет (в отличие от «Шага в профессию», где возраст конкурсантов определен рамками с 15 до 22 лет). Победа в отборочном чемпионате – это шанс на путевку в Казань, на Национальный отборочный чемпионат, и уже из Казани, в случае победы, лучшие



из лучших имеют отличную возможность отправиться на международные состязания EuroSkills, которые пройдут в 2016 году в шведском городе Гетеборге.

А пока итог прошедших соревнований таков: в конкурсе «Шаг в профессию» в направлении «мастер по цифровой обработке»

уверенно одержал победу Виталий Гранкин. В I Открытом чемпионате по стандартам WorldSkills Russia в лидеры удалось выбиться Екатерине Орловой – она также стала лучшей в своем направлении «малярно-штукатурные работы». Второй конкурсант Иван Царев («сухое строительство») хоть и имел все шансы на победу, в тройку призеров так и не попал, он допустил техническую ошибку в первый день и был «оштрафован» баллами, которых в итоге и не хватило для победы в чемпионате. Хотя само участие в таких состязаниях – уже отличная возможность проверить собственные силы!

Что же касается Екатерины Орловой, то Колледж Метростроя с радостью будет готовить ее к участию в состязаниях WorldSkills Russia в Казани, если того захочет сама участница.



– Екатерина в начале 2016 года заканчивает обучение в Колледже Метростроя, – рассказал старший мастер Колледжа и неизменный «гуру» в подготовке конкурсантов Эдуард Гравичович Симонян. – Возраст участников соревнований по системе WorldSkills – от 18 до 25 лет, и по возрасту Катя, конечно, попадает в эти рамки. Если выпустившись из нашего колледжа, она будет заинтересована в участии – мы с радостью подготовим ее к соревнованиям в Казани!

Поздравляем ребят с победой и желаем не останавливаться на достигнутом!



## ДАЕШЬ СПОРТКОМПЛЕКС!



**Строительство нового спортивного комплекса «Метрострой» близится к завершению. Каким же масштабным и современным получился этот спортивный объект!**

– Все наружные тепловые сети уже проложены, – рассказывает главный инженер ООО «Вертикаль» Сергей Юрьевич Моторный. – Сейчас занимаемся внутренней проводкой – вентиляцией и отоплением. К отопительному сезону готовы: в ближайшие дни начинается пусконаладка котельной, реконструированной под возросшие нужды клуба. Прокладываются инженерные сети и в паркинге – монтируем системы пожаротушения и дымоудаления, электрику, слаботочные сети и освещение. К первым холодам здание будет полностью остеклено.

Новый спортивный комплекс «Метрострой» – поистине уникальный объект. Он представляет собой огромный многофункциональный комплекс, объединяющий в себе спортивную зону, гостиницу и подземный паркинг на 170 машиномест. Прямо перед зданием спорткомплекса расположены три прекрасных поля. Основное – для игры в хоккей на траве, это поле полностью отвечает требованиям европейского уровня. Два других – разминочное и универсальное. Сейчас завершается их покрытие искусственным газоном. Отметим, что все поля будут с подогревом, то есть рассчитаны на игру в холодное время.

– В Европе подобных полей нет, – поделился Сергей Юрьевич, – но север требует именно таких технических решений.

# ВЕЛОМАНЬЯК

Евгений Непомилуев, инструктор по спортивной работе ЗАО «Компакт», в Метрострое с 1994 года: «В «Компакте» спорт есть. По легкой атлетике, в забеге на 800 м, мы, например, первые. Есть волейбольные и футбольные команды, неплохо выдаем по лыжам. Футбольная команда на первенстве Метростроя сейчас третья, наши футболисты принимают участие и в городских матчах. Тренируемся, снимаем спортзалы – «Компакт» помогает. Но в целом народ на подъем тяжелый и спортивной молодежи маловато. Активно занимаются спортом лишь «те, кому за сорок». Волейболисты – Алексей Алексеев, Кафар Нурголиев, футболист Алексей Резаков. Пока костяк держится, но насколько еще хватит «стариков»?



**«Настоящий путешественник не имеет конкретных планов и конечных целей».**

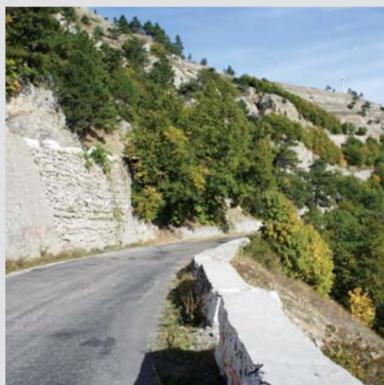
Лао Цзы

## КОНЯ МНЕ!

Велосипедом увлекался с детства. В Пушкине была сильная спортшкола, где за два года научили правильно «крутить педали». На долгое время велик стал единственным средством передвижения, я забыл, что такое просто бегать или просто ходить. Лениво. Велик хорош именно своими техническими возможностями – он несет тебя, куда ты хочешь. А значит, можно путешествовать!

## КРЫМ

Нас манил Крым – обетованная земля для непродолжительных авантюра налегке: через желто-зеленые горы к теплому морю. В 1995 году все было и проще, и запутанней: туда летели на ИЛ-86, велик ждал в полупустом багажном отделении в собранном виде – сел и поехал, обратно – на ТУ-134, велосипед вообще стоял в проходе салона, как в автобусе. Зато подробных карт Автономной республики Крым с отмененной к тому времени конституцией не было и в помине, не то что теперь. По закрытому городу Севастополю, грозному «украинскому форпосту» с русской неприкаянной судьбой, пробирались виноградарями. И никаких тебе «мобил», приятель ждал меня в назначенном месте, встретились и тихо покатали в Балаклаву, и дальше – в Ялту.



## АБХАЗИЯ

В 2014 году мы решили проинспектировать олимпийское строительство. Посмотрели Красную поляну и двинули вниз, в Сочи. По городу Сочи, кстати, ездить невозможно даже в самые «темные ночи», машин – как на Витебском проспекте.

Из Сочи до Абхазии всего-то 40 километров. Пересекая границу, показываешь паспорт и свободен, никаких виз. Местные перемещаются, куда хотят. Все торгуют. Абхаз не работает, абхаз торгует. Абхаз сдает жилье. За абхаза работают трудолюбивые таджики.

Сразу за заставой и далее везде – вполне приличный асфальт при полном отсутствии машин. По всей стра-

не и в самой столице помпезные сталинские вокзалы и новые стеклянные супермаркеты разбиты авиабомбами. На постое местная старушка рассказывала:

– Грузины нас сначала разбомбили, потом пустили своих зеков, те прочесали всю Абхазию, разграбили нас подчистую. А больше им ничего и не надо было.

В синее небо Сухума упираются железобетонные скелеты общественных зданий. Но «частный сектор» предприимчивые и неунывающие абхазы восстанавливали быстро. Везде «коттеджные поселки» и «мини-отели». Через заборы «мини-гостиниц» на дорогу перевешиваются белые от цемента ветки с прошлогодними мандаринами. Стройка полным ходом. В целых и полуразрушенных домах внутренние помещения обшиваются гипроком, пускаются пластиковые трассы горячей воды, и вот тебе душ, канализация, кондиционер, телевизор, холодильник, что же еще?

Сухум большой, даже здоровенный – не интересен, больше нравится в маленьких Гаграх, там много старых парков и совсем близко ледники горы Мамзышха. В самих Гаграх влажная жара, на вершине горы – холодина. Туда поднялись за три часа, съехали за сорок минут. Потому что хорошая дорога! Дороги Абхазии – это главный источник нашего короткого счастья. Руины, замки, храмы, как фотографии в журнале – красивые, но увидел и забыл.

Наше «Абхазское колечко» получилось километров на восемьсот: Adler–Красная поляна–Гагры–Пицунда–Сухум–Джубга–Новороссийск. Восемьдесят километров в день. Это нормально, мы ведь не возим ни рюкзаков, ни палаток, ни спальных мешков... В небольшой велосипедной сумке шорты, шлепанцы, футболка, зубная щетка, бритва, телефон. Паспорт, деньги, карта. Все. Путешествуем от жилья к жилью, от городка к городку. Хочется получать удовольствие – от дороги, от расстояний, созерцать и наслаждаться. Такой, понимаешь, стиль. Путешествовать без цели. Это дает ощущение полной свободы, и, кстати, вопреки тому, в чем тебя так настойчиво убеждали, совершенно не означает, что ты неспособен достигать вершин.

Не знаю, как в другие времена года, но весной и осенью кроме редких российских туристов в Абхазии отдыхающих нет. Пустые пляжи. Например, на пляже в Пицунде песок, ели,

все как на пляжах Финского залива, под Зеленогорском. И... никого. Зато всегда полным-полно пустых «гостиниц». Выбери! А летом, в пляжный сезон, мы туда не ездим, велосипед и жара под сорок – несовместимы.

## ИСПАНИЯ.

### МАЙОРКА – ЭТО ОСТРОВ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ



Поехали с дочкой. Ей 13 лет, но она уже несколько раз выигрывала городские велогонки. Из Питера на маршрутке с велосипедами в Финляндию, оттуда самолетом – на Майорку. Билет (с велосипедом) 160 евро туда, 190 – обратно. Остров Майорка – это Крым, но только маленький. Горная Майорка – велосипедный рай, все население живет за счет велотуризма: магазины, мастерские, вся инфраструктура «подточена» под велосипед. Отношение к велотуристам благовоющее. Едешь по серпантину со скоростью 2 км/час, но ни одна машина не попытается тебя обогнать – так и будет сидеть на в хвосте. Потому что велотурист – это бог и кормилец.

Для велосипедиста самое интересное на Майорке конечно Sa Calobra, один из лучших серпантинных Европы. Он был построен в 1932 году неким безумным итальянцем Антонио Паветти, можно сказать в никуда, дорога ради дороги, строительство которой было предпринято чтобы просто занять людей.

Подруга дочери тоже была на Майорке. Где ты была? – спросили мы. – Не знаю... Там был отель, бассейн и зоопарк.

В каком-то отеле, на каком-то пляже. Что ты видела? Может ты не на Майорке была? А моя дочура может проехать весь остров вдоль и поперек одна, знает все дороги, все городки. И это правильно!

## ДЕСЯТКА «САМЫХ-САМЫХ» ДОРОГ МИРА

Даже если вы законченный адреналиновый маньяк, вам следует крепко подумать, прежде чем отправиться по одной из этих дорог. Впрочем, это не только самые опасные, но и самые захватывающие дух дороги.

### Guoliang – дорожный тоннель в скалах, Китай

Guoliang – один из самых известных туннелей в мире, пробитый в скалах гор Тайханшань. Трасса длиной в 1,2 километра всего 4 метра в ширину. Внутреннее освещение дороги, идущей внутри туннеля, обеспечивается за счет 30 «окон», прорубленных в скале. Езда по ней требует большого внимания и хладнокровия.

### Трансфагарасан, Румыния

Шоссе пересекает горы Фэгэраш с севера на юг. Это самый высокий горный массив в румынских Карпатах. 150-километровая трасса таит в себе множество крутых поворотов, но шоссе интересно также и по другой причине. В самом его начале находится знаменитый замок Поенари, называемый замком Дракулы, что определенно делает его (шоссе)... еще более опасным.

### Перевал Стельвио, Италия

Это самый высокий перевал в итальянских Восточных Альпах с дорожным покрытием (2757 м над уровнем моря). Северо-восточная часть дороги считается крайне опасной из-за 48-ми крутых поворотов. Через перевал проходит трасса одного из этапов велогонки «Giro d'Italia».



### Дорога Смерти в Боливии

Yungas Road в 1995 году была названа самой опасной дорогой в мире. 65 километров, всего 3,5 метра в ширину. Не имеет барьерных заграждений. Дорога смерти – это место для экстремальных спусков на велосипеде, которые нередко заканчиваются трагедией.

### Са Калобра (Sa Calobra) на Майорке, Испания

Трасса Са Калобра была построена в 1932 году. Спроектировал ее итальянец Антонио Паветти. Дорога вьется 13 километров и насчитывает более пятидесяти поворотов, один из которых Nus de Sa Calobra (на фото) – это поворот на 360 градусов.

### Los Caracoles в Андах, Чили

Это шоссе извивается как змея. Расположено в чилийских Андах на перевале Los Caracoles. Там нет никаких барьерных заграждений, зато огромное количество поворотов и крутых подъемов. Большую часть года дорога в горах покрыта снегом. Несмотря на опасные условия, по ней non-stop ездят автобусы с туристами и грузовые автомобили.

### Canning Stock Route в Австралии

Canning Stock Route – самое длинное и трудное австралийское бездорожье. 1700 километров. Это тяжелое испытание даже для самых отчаянных любителей путешествий.

### Долина Троллей (Trollstigen) в Норвегии

Трольстиген или Дорога Троллей – это узкая трасса в высоких скалистых горах, состоящая из 11-ти серпантинных. На некоторых участках ее ширина равна ширине автомобиля. В осенне-зимний период ее закрывают из-за сильных снегопадов.



### Шоссе Далтон на Аляске, США

Шоссе Далтон одна из самых изолированных дорог в США. Ее длина составляет 666 километров. Проходит вдоль нефтепровода Транс-Аляска. Вдоль трассы расположены только три города, общая численность жителей которых составляет... 60 человек.

### Skippers Canyon Road в Новой Зеландии

Была построена горняками во время золотой лихорадки в 1883–1890 гг. Извилистая трасса с гравийным покрытием, к тому же настолько узкая, что две встречные машины не могут разъехаться. Skippers Canyon Road – одна из двух дорог в Новой Зеландии, на которой не действует страховка для арендованных автомобилей.

Спорт

# СТАРТЫ СПАРТАКИАДЫ

## ПУЛЕВАЯ СТРЕЛЬБА

6 октября в тире «Динамо» прошло первенство ОАО «Метрострой» по пулевой стрельбе.

95 метростроителей из 14 организаций приняли участие в соревнованиях. В личном первенстве среди женщин лучший результат показала Ольга Ващилко (ТО-3) – 46 очков, второе место у Анны Трофимовой (ТО-3) – 46 очков, на третьем месте – Божена Туркина (Упр. №10) – 45 очков. В личном первенстве у мужчин первое место с результатом 49 очков показал Вадим Цапов (Управление-15), второе место с таким же результатом занял Григорий Малков (УМ), третье место с результатом 48 очков занял Эдуард Козлов (Упр. №10).

В командном первенстве упорная борьба развернулась среди команд Управления №10 и ТО-3. Оба коллектива набрали по 227 очков, но по правилам соревнований по пулевой стрельбе, более высокое место занимает команда с более высоким лучшим личным результатом. Лучший результат оказался у Э. Козлова из Управления №10 – они на первом месте, команда ТО-3 – на втором месте. Бронзовым призером стала команда Управления механизации – 222 очка. Дальнейшие места заняли: СМУ-11 – 4 место, Семнадцатое управление – 5 место, Компакт – 6 место, Управление – 7 место, Управление-15 – 8 место, СМУ №13 – 9 место, СМУ-9 – 10 место, СМУ-19 – 11 место, Метромаш – 12 место, Метрокон – 13 место, ЛМГТ – 14 место.



навязать свою игру. Итог матча – 45:30 в пользу Управления, чья команда заняла третье место, СМУ-9 – на четвертом месте. В финале первенства встретились команды ТО-3 и УМа. На предварительном этапе команды одержали по четыре победы в своих подгруппах. Игра началась с взаимных атак, и никому не удалось оторваться более, чем на 3 очка. Первая половина закончилась со счетом 23:20 в пользу ТО-3. В начале второй половины баскетболисты УМа сумели повести 29:26, но затем счет сравнялся 31:31. Игра держала болельщиков в напряжении, и только за 2 минуты до окончания матча баскетболисты ТО-3 сумели создать небольшой задел в 4 очка и удержать его до финального свистка. Итоговый счет – 40:36, и команда ТО-3 в третий раз подряд стала победителем первенства по баскетболу. Спортсмены УМа заняли второе место.

Дальнейшие места распределились так: 5 место – СМУ №13, 6 место – ЛМЗ, 7 место – ЛМГТ, 8 место – Управление №10, 9 место – Управление-15, 10 место – Семнадцатое управление.



## БАСКЕТБОЛ

Завершилось первенство ОАО «Метрострой» по баскетболу, в котором приняло участие 10 команд.

На предварительном этапе команды жребием были разбиты на две подгруппы по 5 команд. Игры в подгруппах прошли по круговой системе. Затем победители подгрупп разыграли 1 место, занявшие вторые места – 3 место, занявшие третьи места – 5 место и т.д. В матче за третье место встретились баскетболисты СМУ-9 и Управления. Первая половина матча прошла в равной борьбе, а во второй половине матча спортсмены Управления взвинтили темп и сумели

## Конкурс!

«НОВЫЙ ГОД В МЕТРО!»  
«МЕТРОСТРОИТЕЛЬ» ОБЪЯВЛЯЕТ  
КОНКУРС ДЕТСКОГО РИСУНКА



В новогодние праздники наш метрополитен всю работу. И днем, и ночью поезда подземки возят нас по гостям, на елки, на карнавалы, на всякие уличные гулянья. Когда во всем городе праздник, в метро – трудовые будни. Нам это кажется несправедливым. Давайте попросим наших детей сделать подарок «Санкт-Петербургскому метрополитену». Пусть они придумают, как украсить любимую станцию к Новому году. Пусть пофантазируют и нарисуют «Новый год в метро!». Может быть, Дед Мороз давно уже не летает на оленьей упряжке? Может быть, у него есть собственный поезд с подарками? А машинистом там Снегурочка...

Дорогие ребята!

До 16 декабря ждем ваших новогодних рисунков в редакции «Метростроителя» по адресу: Загородный пр., д. 52а.

Рисунки можно присылать и на нашу электронную почту: metrostroitel@mail.ru  
Лучшие творения будут опубликованы в новогоднем номере газеты. А победители конкурса получат призы!

## Объявление

ПЕРВЕНСТВО МЕТРОСТРОЯ  
ПО БИЛЬЯРДУ

11 ноября 2015 г.

в бильярдном клубе «Алиби» по адресу: ул. Пионерская 21 (Торговый центр) состоится командное первенство ОАО «Метрострой» по русскому бильярду. Начало в 17.00. Приходите!

## Скорбим!

КОНСТАНТИН ФЕДОРОВИЧ ЩЕРБАК  
03.06.1924 г. – 19.09.2015 г.



19 сентября на 92 году жизни после продолжительной и тяжелой болезни скончался ветеран Метростроя Константин Федорович Щербак.

Константин Федорович родился в селе Ольшана Дергачевского района Харьковской области. Затем переехал в Ленинград, окончил 8 классов, а когда началась война поступил в полевую школу. Закончив ее сразу ушел на фронт, воевал под Нарвой, где его полк пошел в наступление. В 1945 году демобилизовался в звании сержанта.

С 1948 года Константин Федорович работал в Метрострое, отдав труду 44 года, 20 из которых проработал в СМУ-11: с момента образования организации в 1972 году и до своего выхода на пенсию. Константин Федорович освоил много разных профессий: был бетонщиком, слесарем-монтажником, проходчиком и бригадиром проходчиков. Бригаде под его руководством было присвоено переходное «Красное знамя», а члены бригады награждены медалями «За трудовую доблесть».

Константин Федорович Щербак – участник и инвалид ВОВ, награжден Орденом Отечественной войны 1 степени, Орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За трудовую доблесть», медалью Жукова.

Константин Федорович всегда пользовался авторитетом среди коллег, был талантливым организатором, трудолюбивым, исполнительным и ответственным человеком. Ему поручали самые сложные работы, он всегда был на виду, «Костю Щербака» знали и уважали все метростроевцы.

Светлая память о Константине Федоровиче Щербаче навсегда останется в наших сердцах.

Коллеги ЗАО «СМУ-11 Метрострой»

## ЮБИЛЕИ ВETERANОВ МЕТРОСТРОЯ

### НОВАЯ

1	Валерий Иванович ВЕСЕЛОВ (СМУ-9) – 75-летие Виктор Сергеевич МАСКАЛИК (Управление-15) – 60-летие
3	Виктор Ильич ВОЙТИШКИН (ТО-3) – 75-летие
4	Виталий Леонидович ЛОБАШОВ (УМ) – 55-летие Николай Михайлович КРИВОШЕЕВ (УПТК) – 65-летие
5	Виктор Александрович АКИМОВ (ЖБКиД) – 75-летие Валентин Николаевич ЖУРАВЛЕВ (УМ) – 65-летие
11	Нина Егоровна ДМИТРИК (РЭУ) – 75-летие
12	Зоя Яковлевна СТЕШЕНКОВА (Поликлиника) – 80-летие
13	Александр Яковлевич ПОПКОВ (УМ) – 60-летие
14	Лия Назаровна СВЕТЛОВА (ТО-3) – 90-летие
18	Валентина Александровна КОРОВИНА (Поликлиника) – 75-летие
23	Пелагея Васильевна ФАРАФОНТОВА (Семнадцатое упр.) – 95-летие
26	Нина Васильевна ЗОТОВА (Управление) – 75-летие
27	Николай Петрович САМОЙЛОВ (Семнадцатое упр.) – 85-летие
28	Михаил Александрович ДЮКОВ (Управление-15) – 60-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 02.10.2015 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.