

# М ԵՐԵՎԱՆՍԿԻ ՄԵՏՐՈՍՏԱՆ

**СХЕМА РАЗВИТИЯ  
ЕРЕВАНСКОГО  
МЕТРОПОЛИТЕНА**



А. П. ШКУЛЕВ

**ЕРЕВАНСКИЙ  
МЕТРОПОЛИТЕН**

ИЗДАТЕЛЬСТВО „АЙАСТАН“  
ЕРЕВАН — 1983

ББК 39—81  
Ш 678

На обложке — Наземная часть станции  
«Еритасардакан».

Шкулев А. П.

Ш 678 Ереванский метрополитен.— Ер.:  
Айастан, 1983.—88 с., ил.

Брошюра знакомит с историей создания и перспективой развития Ереванского метрополитена—уникального инженерного сооружения, в строительстве которого приняли участие проектные и строительно-монтажные организации республики и страны.

Рассчитана на гостей и жителей Еревана.

Ш 3604000000  
701/01/83 166—83

ББК 39—81  
673

© Издательство «Айастан», 1983.

---

## УЧАСТНИКАМ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРВОЙ ЛИНИИ ЕРЕВАНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Дорогие товарищи!

Центральный Комитет Коммунистической партии Советского Союза сердечно поздравляет вас с завершением строительства первой линии Ереванского метрополитена.

Сооружение метрополитена в г. Ереване, одном из крупных промышленных и культурных центров Закавказья, является большим вкладом в развитие транспортной сети столицы Армянской ССР. В сложных инженерно-геологических условиях вами выполнены большие объемы работ, на высоком архитектурно-художественном уровне с использованием лучших достижений национального зодчества построены станции метрополитена и другие инженерные сооружения. С пуском в действие линии метро создаются благоприятные условия для обслуживания населения скоростным и комфортабельным видом общественного

транспорта. Это яркое свидетельство постоянной заботы Коммунистической партии и правительства о повышении благосостояния советских людей.

Достигнутые успехи—результат вашего самоотверженного труда, большой помощи многих коллективов республики и метростроевцев других городов страны, целенаправленной организаторской и политической работы партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Выражаю твердую уверенность, что вы будете вдохновенно трудиться над выполнением исторических решений XXVI съезда КПСС, успешно справитесь с заданиями 1981 года и одиннадцатой пятилетки в целом.

Желаю вам, дорогие товарищи, доброго здоровья и счастья.\*

**Л. Брежнев**

---

\* Газ. «Коммунист», 12 марта 1981 г. № 62.

**УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР  
О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ  
СССР НАИБОЛЕЕ ОТЛИЧИВШИХСЯ УЧАСТНИКОВ  
СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРВОЙ ЛИНИИ  
ЕРЕВАНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА\***

За успехи, достигнутые в строительстве первой линии Ереванского метрополитена, наградить:

**Орденом Октябрьской Революции**

**Масурыан** Александра Ваноевича — бригадира проходчиков строительно-монтажного управления № 160 Армтоннельстрой.

**Орденом Трудового Красного Знамени**

**Арутюнова** Леонида Аркадьевича — начальника управления строительства «Армтоннельстрой».

---

\*Газ. «Коммунист», 8 августа 1981 г. № 183 (14362)

- Барсеяна** Ашота Амаяковича — проходчика строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Бондарева** Михаила Ивановича — слесаря-монтажника строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Дандурова** Владимира Константиновича — начальника института «Армгипротранс».
- Мелконяна** Сурика Толухановича — машиниста автогрейдера строительного управления № 916 треста «Армтрансстрой».
- Татевосяна** Гранда Андреасовича — бригадира комплексной бригады строительного управления № 30 треста «Ерхимстрой».

#### Орденом Дружбы народов

- Аванесяна** Владимира Мовсесовича — бригадира монтажников монтажного управления № 3 треста «Армпроммонтаж».
- Аветисова** Ерванда Егоровича — управляющего трестом «Армтрансстрой».
- Айрапетяна** Гранта Арамовича — заместителя председателя Совета Министров Армянской ССР.
- Аракеляна** Артема Мамиконовича — бригадира проходчиков тоннельного отряда № 25 «Армтоннельстрой».
- Арутюняна** Геворка Мкртычевича — заме-

- стителя начальника «Армтоннельстрой».
- Асатряна** Енока Элоевича — старшего производителя работ строительного управления № 27 треста «Ерхимстрой».
- Гоганяна** Грачика Багратовича — бригадира проходчиков строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Лазяна** Виктора Арменаковича — бригадира проходчиков строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Папиева** Ивана Георгиевича — начальника управления Ереванского метрополитена.
- Саргсяна** Размика Мишаевича — бригадира проходчиков строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

#### Орденом «Знак почета»

- Адамяна** Карена Григорьевича — главного инженера строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Айдиняна** Апатолія Леоновича — слесаря-монтажника строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Арутюняна** Вилена Артаваздовича — начальника отдела института «Армгипротранс».
- Багдасаряна** Левона Борисовича — слесаря-сантехника монтажного управления № 4 треста «Армсантехмонтаж».
- Геворкяна** Андрика Рубеновича — началь-

- ника монтажного управления № 1 треста «Армэлектромонтаж».
- Джаникяна** Сережу Гайковича — токаря строительного управления № 916 треста «Армтрансстрой».
- Егиазаряна** Ашота Воскановича — плотника хозяйственно-расчетного участка треста «Ерхимстрой».
- Игитяна** Рафаэла Аветисовича — начальника управления механизации «Армтоннельстрой».
- Киракосяна** Искандара Аветиковича — машиниста крана управления механизации «Армтоннельстрой».
- Мелконяна** Арташеса Петросовича — заместителя управляющего трестом «Ерхимстрой».
- Мкртчяна** Михаила Зильфугаровича — заместителя начальника Главупрмонтажспецстрой Армянской ССР.
- Мкртчяна** Рубена Амаяковича — механика строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Тамамяна** Илюшу Тиграновича — бригадира проходчиков строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Торосяна** Джима Петросовича — руководителя архитектурной мастерской № 3 института «Ереванпроект».

### Орденом Трудовой Славы III степени

- Аветисяна** Мартурика Мушеговича — бригадира проходчиков строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Агароняна** Ростома Мхитаровича — электрогазосварщика тоннельного отряда № 25 «Армтоннельстрой».
- Багдасаряна** Павлушу Григорьевича — электрогазосварщика строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Варданяна** Хачика Арутюновича — водителя автомобиля грузового автотранспортного предприятия №1 автомобильного треста № 3.
- Дарбиняна** Людвиг Анушавановича — слесаря-инструментальщика Ереванского автомобильного объединения «ЕрАЗ».
- Закяна** Владика Гарегиновича — проходчика специализированного управления «Арпассеванстрой».
- Кечукяна** Жозефа Степановича — бригадира электромонтажников Первого Ереванского монтажного управления треста «Армэлектромонтаж».
- Колюяна** Оганеса Микаеловича — арматурщика комбината производственных предприятий треста «Армтрансстрой».

**Кочова** Николая Демьяновича — проходчика  
строительно-монтажного управления № 160  
«Армтоннельстроя».

**Кривсшапова** Алексея Ефимовича — проход-  
чика строительно-монтажного управления  
№ 160 «Армтоннельстроя».

**Логвина** Павла Леонтьевича — каменотеса-гра-  
нитчика управления специальных работ  
Мосметростроя, гор. Москва.

**Маргаряна** Седрака Смбаевича — водителя  
автомобиля управления производствен-  
но-технологической комплектации треста  
«Ерхимстрой».

**Миненкова** Анатолия Дмитриевича — слесаря  
монтажника тоннельного отряда № 1  
Минскметростроя, гор. Минск.

**Мубаракшина** Фарита Рамазановича — опе-  
ратора бетономесительной установки уп-  
равления механизации «Армтоннельстроя».

**Саакяна** Сурена Габриеловича — фрезеров-  
щика Чаренцаванского инструментально-  
го производственного объединения.

**Степаняна** Сократа Шириновича — арматур-  
щика комбината строительных изделий  
треста «Ерхимстрой».

**Хантамиряна** Левона Мануковича — камено-  
теса строительно-монтажного управления № 25 тре-  
ста «Ерхимстрой».

**Чобаняна** Николая Акоповича — проходчика

строительно-монтажного управления № 160  
«Армтоннельстроя».

**Шахвердяна** Саркиса Амрастановича — во-  
дителя автомобиля автобазы «Армтоннель-  
строя».

#### Медалью «За трудовую доблесть»

**Айрапетяна** Мартуни Савадовича — распилов-  
щика камня Нурнусского камнеобрабаты-  
вающего завода.

**Айрапетяна** Патвакана Овсеповича — буро-  
вого мастера института «Армгипротранс».

**Айрапетяна** Самвела Хачатуровича — плот-  
ника строительно-монтажного управления  
№ 15 строительно-монтажного производ-  
ственного объединения «Ереванстрой».

**Акопян** Манушак Рубеновичу — стволую  
строительно-монтажного управления № 160  
«Армтоннельстроя».

**Алекяна Жору Христофоровича** — бригадира  
проходчиков тоннельного отряда № 25  
«Армтоннельстроя».

**Арутюняна** Леву Нагапетовича — бригадира  
электромонтажников монтажного управ-  
ления № 1 треста «Армэлектромонтаж».

**Атаяна** Сережу Арутюновича — плотника  
строительного управления № 916 треста  
«Армтрансстрой».

**Атаяна** Юрия Арутюновича — проходчика

строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Байбуртяна** Сергея Вааговича — инструктора отдела ЦК Компартии Армении.

**Барсебяна** Эдика Мукучевича — машиниста экскаватора управления механизации «Армтоннельстрой».

**Галстяна** Ваника Айковича — монтажника мостопоезда № 486 Мостотреста.

**Геворкяна** Спартак Шадиновича — машиниста крапа автобазы «Армтоннельстрой».

**Гоганяна** Владика Аванссовича — слесаря-монтажника строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Григоряна** Мартына Андраниковича — рабочего строительного управления «Горводоканалстрой».

**Лопунова** Петра Яковлевича — проходчика тоннельного отряда № 3 Ленметростроя, гор. Ленинград.

**Маркаряна** Мнацакана Татевосовича — плотника строительного управления № 30 треста «Ерхимстрой».

**Матосяна** Завена Тиграновича — слесаря Ереванского электроаппаратного завода производственного объединения «Армэлектрораппарат».

**Мирзояна** Гамлета Арамаисовича — камсно-

теса хозяйственно-расчетного участка треста «Ерхимстрой».

**Серобяна** Аветика Бениаминовича — проходчика строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Солояна** Симона Гришаевича — проходчика строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Степанова** Валерия Григорьевича — проходчика строительно-монтажного управления № 1 Ташметростроя, гор. Ташкент.

**Степаняна** Рафика Аветисовича — слесаря-монтажника тоннельного отряда № 25 «Армтоннельстрой».

#### Медалью «За трудовое отличие»

**Авакяна** Оганеса Карапетовича — откатчика тоннельного отряда № 25 «Армтоннельстрой».

**Айрапетяна** Размика Хосрововича — проходчика строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Александрова** Апатолия Семеновича — слесаря-монтажника строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Александряна** Ивана Георгиевича — электрофотографа института «Армгипротранс».

**Аракеляна** Аршака Багратовича — слесаря-ремонтника Ереванского электролампово-



- го завода производственного объединения «Армэлектросвет».
- Арутюнян** Генрика Агароновича — рабочего управления производственно-технической комплектации «Армтоннельстрой».
- Бабаян** Минаса Аветисовича — машиниста компрессорной установки строительного управления механизации № 28 треста «Ерхимстрой».
- Багдасаряна** Акопа Григорьевича — слесаря Ереванского завода металлоконструкций.
- Багдасаряна** Лендруша Абгаровича — плотника строительного управления № 27 треста «Ерхимстрой».
- Багдасаряна** Степана Апресовича — слесаря-монтажника строительного-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».
- Варосяна** Арташа Самсоновича — проходчика тоннельного отряда № 25 «Армтоннельстрой».
- Векилова** Михаила Георгиевича — электрогазосварщика управления механизации «Армтоннельстрой».
- Закаряна** Альберта Абамеликовича — слесаря специализированного управления «Арпасеванстрой».
- Закаряна** Гранта Саркисовича — водителя автомобиля автобазы Армтоннельстрой.
- Ирицяна** Сурена Григорьевича — слесаря Ере-

- ванского производственного швейного объединения имени К. Цеткин.
- Казаряна** Самвела Сережаевича — монтажника специализированного строительного-монтажного управления треста «Армсвязьстрой».
- Капацевича** Александра Александровича — проходчика строительного-монтажного управления № 705 Харьковского метростроя, гор. Харьков.
- Киракосяна** Аветика Гюлабовича — машиниста автопогрузчика строительного управления № 916 треста «Армтрансстрой».
- Мрадяна** Коте Дрбасовича — машиниста крапа ремонтно-прокатной базы треста «Армтрансстрой».
- Мурадяна** Ашота Вардановича — бригадира монтажников специализированного мостостроительного управления Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог Армянской ССР.
- Оганесяна** Размика Мовсесовича — долбежника Армянского электромашиностроительного завода имени В. И. Ленина.
- Петросяна** Варздата Оганесовича — слесаря-монтажника управления механизации «Армтоннельстрой».
- Саркисова** Сейрана Суреновича — рабочего

строительного управления № 25 треста «Ерхимстрой».

**Саркисян** Вачаган Вараздатовича — слесаря-монтажника монтажного управления «Армпромвентиляция».

**Тавакалян** Юрия Навасардовича — проходчика тоннельного отряда № 25 «Армтоннельстрой».

**Хачатрян** Микаела Сережаевича — слесаря монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**Шахсуварян** Оника Аршаковича — бригадира проходчиков строительно-монтажного управления № 160 «Армтоннельстрой».

**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО  
СОВЕТА СССР Л. БРЕЖНЕВ**

**СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО  
СОВЕТА СССР М. ГЕОРГАДЗЕ**

Москва, Кремль, 29 июля 1981 г.



7 марта 1981 года. Первый секретарь ЦК КП Армении К. С. Демирчян перерезает ленточку. Движение на Ереванском метрополитене открыто

### **ЕРЕВАНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН— НОВЬ ДРЕВНЕГО ГОРОДА**

В пологой ложбине, пересеченной глубоким каньоном реки Раздан, раскинулся Ереван— один из древних городов мира, ровесник Рима, насчитывающий более 2760 лет. Располо-

женный в плодородной Араратской долине, на перекрестке оживленных торговых путей между Европой и Азией, он подвергался частым набегам, но каждый раз находил в себе новые жизненные силы, гордо поднимался из пожара и пепла.

Вхождение Восточной Армении в состав России в 1828 году явилось событием огромного прогрессивного значения для социально-освобождения и национального возрождения армянского народа.

Эривань, став административным центром окраинной губернии Российской империи, еще долгое время оставался захолустным провинциальным городком с отсталой промышленностью, крайне запущенным коммунальным хозяйством, слабо развитым медицинским обслуживанием и образованием населения. Накануне первой мировой войны в Эривани проживало около 30 тысяч человек.

Победа Великой Октябрьской социалистической революции сыграла решающую роль в дальнейшей судьбе армянского народа. 29 ноября 1920 года рабочие и крестьяне свергли господство дашнаков и установили Советскую власть. Ереван был провозглашен столицей Армянской Советской Социалистической Республики. Перед ним открылись широкие перспективы бурного роста экономики, науки и

культуры, коренного преобразования жизни трудящихся.

Генеральный план застройки города, разработанный выдающимся архитектором академиком А. И. Таманяном, лег в основу грандиозных работ по строительству нового Еревана.

На месте узких и пыльных улиц с одноэтажными глинобитными постройками пролегли широкие озелененные проспекты, улицы и бульвары, появились красивые площади и среди них одна из лучших—площадь имени В. И. Ленина, расцвели тенистые парки и скверы с памятниками выдающимся деятелям Армении. В центральной части города поднялись высотные жилые дома и общественные здания из многоцветных местных строительных камней, придавших неповторимый архитектурно-художественный облик столице республики.

Своей монументальной архитектурой выделяется здание ЦК Компартии Армении, Дом правительства, гостиница «Армения», Государственный университет, Матенадаран, центральный стадион «Раздан», кинотеатр «Россия», Дворец молодежи, новый аэровокзал «Звартноц» и другие. Подлинным украшением Еревана стало здание Государственного академического театра оперы и балета имени А. Спендиарова, получившее на Париж-

ской всемирной выставке в 1937 году золотую медаль.

На некогда пустынных окраинах города раскинулись ансамбли жилых массивов: Ачапняк, Норк, Аван, Ариндж, Зейтун, Юго-западный и Араратский. Ежегодно в Ереване вступают в строй более 400\* тысяч квадратных метров жилой площади. Большой градостроительный интерес представляют жилые дома, построенные методом подъема перекрытий.

Сегодняшний Ереван—огромная строительная площадка, на которой возводятся новые заводы и фабрики, жилые дома, школы, детские сады, больницы, поликлиники, универсамы и дома быта, прокладываются подземные переходы, новые улицы и кольцевые магистрали. На Норкской возвышенности взметнулась в небо 312-метровая ажурная телевизионная башня, через реку Раздан перекинулись величественные мосты, привольно разлилось Ереванское море, чудесные уголки отдыха появились на берегах Комсомольского и Лебединого озер. Водоемы и зеленые насаждения значительно смягчили жаркий климат, улучшили санитарное состояние города.

---

\* Все цифровые данные получены в статистическом управлении г. Еревана.

За годы Советской власти в Ереване создана мощная, современная индустрия, имеющая союзное значение. Основу ее составляют энергетика, машиностроение, химия, приборостроение, электроника, радиоэлектроника, легкая и пищевая промышленность, представленные крупными производственными объединениями: «Армэлектромаш», «Наирит», «Электрон», «Армэлектросвет», «Армэлектробор», «ЕрАЗ», «Масис» и другими. В Ереване сосредоточен ряд предприятий по переработке местного минерального и сельскохозяйственного сырья. 220 производственных объединений и предприятий города выпускают более половины всей промышленной продукции республики на сумму 2,7 миллиарда рублей.

Среди них последние технические новинки: электронно-вычислительные машины четвертого поколения, станки с числовым программным управлением, автопогрузчики с поворотным захватом, силовые трансформаторы с пространственным магнитопроводом, асинхронные двигатели и другие виды современной техники. Производится широкий ассортимент товаров народного потребления и культурно-бытового назначения, пользующихся большим спросом у потребителей.

Промышленная продукция с маркой «Ереван» отправляется во все республики, края и

области нашей страны и в 80 стран мира, в том числе развитые капиталистические—Англию, Францию, ФРГ, Италию, Швецию и страны социалистического содружества.

На предприятиях столицы трудятся большой отряд высококвалифицированных рабочих и мастеров, поваторов производства и технической интеллигенции. Многие из них удостоены правительственных наград, званий лауреатов Ленинской и Государственной премий, Героев Социалистического Труда.

Промышленность Еревана развивается высокими темпами. Среднегодовой прирост производства составляет 7,0 процентов. За один день предприятия изготавливают значительно больше продукции, чем вся Армения за любой дореволюционный год. План десятой пятилетки промышленность столицы завершила досрочно, выпустив дополнительно продукции на 278 миллионов рублей. Более 2000 наименований разных изделий получили государственный Знак качества, а доля продукции высшей категории качества в общем объеме аттестуемой продукции достигла 40 процентов.

За высокие показатели во Всесоюзном социалистическом соревновании, успешное выполнение плана экономического и социального развития семь лет подряд город Ереван награждается переходящим Красным знаме-

нем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Яркого расцвета достигла наука. В Ереване находится Академия наук Армянской ССР, возглавляемая всемирно известным астрофизиком, академиком В. А. Амбарцумяном. Здесь же действуют многие научно-исследовательские учреждения, конструкторские и проектные организации. В отраслевых и академических институтах Еревана работают 622 доктора наук, 4536 кандидатов и 14000 научных сотрудников, 74 академика и члена-корреспондента. Ценные научные открытия и разработки ученых Армении получили мировое признание.

В Ереване 11 высших и 26 средних учебных заведений, широкая сеть общеобразовательных школ, домов культуры, музеев, массовых библиотек, выставок и других очагов культуры. Гордостью Еревана является Матенадаран имени Месропа Маштоца—одно из уникальных мировых хранилищ древних рукописей. В городе развернута стройная сеть здравоохранения, имеется много медицинских и лечебных учреждений.

Со столицей республики тесно связана жизнь и творческая деятельность выдающихся мастеров армянской литературы и искусства. В своих произведениях они воспевают счаст-

ливую жизнь армянского народа, пафос его трудовой героики и духовную красоту.

Благодаря ленинской национальной политике Коммунистической партии трудящиеся Армении в единой братской семье народов СССР добились огромных достижений и прогресса во всех областях жизни, в улучшении материального благосостояния.

За заслуги в революционном движении, установлении и упрочении Советской власти в Армении, большой вклад в победу над фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне и за успехи, достигнутые трудящимися города в хозяйственном и культурном строительстве, Ереван удостоен высокой правительственной награды— ордена Ленина.

### ВОСЬМОЙ В СТРАНЕ

С каждым годом молодеет, становится все краше и величественнее столица Армении— Ереван. Сегодня это один из крупных промышленных, научных и культурных центров Закавказья, в котором проживает более миллиона человек.

С бурным ростом города и увеличением числа его жителей резко обострилась транспортная проблема. Сложный рельеф местности, с разностью отметок в 550 метров, отор-

ванность новых микрорайонов друг от друга и центра города, исторически сложившаяся застройка старого Еревана с сетью узких и кривых улиц ограничивали возможность нормальной работы наземного транспорта, затрудняли, а порой делали невозможным строительство новых трамвайных и троллейбусных линий.

Несмотря на принимаемые меры по увеличению пропускной способности имеющихся внутригородских транспортных коммуникаций, наиболее загруженным оставался центр-проспект Маршала Баграмяна — единственная магистраль, связывающая северную и южную части города. Специалистами были предложены интересные варианты по разгрузке этой части Еревана. После тщательного технического и экономического подсчета и обоснования в специализированных союзных организациях и ведомствах, научных и проектных учреждениях, в том числе в институте комплексных транспортных проблем при Госплане СССР был выбран подземный вариант скоростного транспорта, наиболее удобный для массовых перевозок, повышающий культуру обслуживания пассажиров.

Проектом предусматривалось строительство тоннеля (по габаритам метрополитена) для пропуска скоростных трамвайных поездов на

участке—улица Киевян—площадь Ленина, с двумя промежуточными станциями.

Технический проект подземного скоростного транспорта в Ереване составил Кавказский государственный проектно-изыскательский институт «Кавгипротранс». Главные инженеры проекта: В. Дандуров, К. Степанян и А. Курисько. Рабочее проектирование осуществил институт «Армгипротранс», а архитектурные проекты станций выполнил институт «Ереванпроект».

Строительство подземного скоростного трамвая было начато во второй половине 1972 года. За пять лет строители проложили 3,9 километра тоннеля. В 1977 году ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О строительстве метрополитена в городе Ереване», которое явилось мощным толчком для широкого развертывания проектирования и строительства подземной транспортной магистрали.

При разработке проекта метро исходили не только из традиционного принципа проектирования метрополитенов в зависимости от численности населения города, величины пассажиро-потоков и средней дальности поездок, но и специфики Еревана—сложного рельефа местности и повышенной подвижности местного населения, а главное геологических и

гидрогеологических особенностей трассы метрополитена.

Ереванский метрополитен не имеет аналогов в отечественном и зарубежном метростроении, поэтому проектировщики и строители пошли своим новаторским путем. Ими были разработаны и осуществлены новые конструктивные решения и инженерные способы сооружения метрополитена, позволившие получить значительный технико-экономический эффект.

Работники института «Армгипротранс» в творческом содружестве со строителями «Армтоннельстрой», работая под девизом «От отличного проекта—к отличной стройке!», создали станции нового типа с высокоэффективными планировочными конструктивными решениями (станции «Дружба» и «Маршал Баграмян»), применили прогрессивные сборные отделки перегонных тоннелей с плоским лотком и новым типом антисейсмических связей. Весьма эффективной оказалась комбинированная и многослойная обделка сильно обводненных участков и кустовая система водопонижения. В тоннелях глубокого заложения использовались вместо чугунных тюбингов железобетонные блоки с металлоизоляцией. На станции «Площадь Ленина» был запроектирован и осуществлен новый тип экономичных колонн.

Эти и другие новшества, примененные на строительстве Ереванского метрополитена, позволили сэкономить более 10 тысяч тонн металла и около 1,5 миллиона рублей, ускорить производство строительных работ.

При выборе трассы первой очереди Ереванского метрополитена была поставлена задача связать густонаселенные жилые районы с железнодорожным вокзалом и промышленной зоной города, уменьшить непроизводительные затраты времени на проезд от места жительства к месту работы и обратно. Так, если от улицы Киевян до площади Спандаряна на городском транспорте требуется около часа, то на метрополитене—всего 16 минут.

На трассе от улицы Киевян до площади Спандаряна протяженностью 11,6 километра намечалось расположить 9 станций. В пусковой комплекс первой линии длиной 7,6 километра (из которых подземная часть составляет 5,7, наземная—1,9 километра) вошли станции «Дружба», «Маршал Баграмян» «Еритасардакан», «Площадь Ленина» и «Сасунци Давид». Расстояние между станциями в среднем не превышает 1,5 километра, что соответствует принятым нормам.

Запроектированы и построены подземные станции двух типов: сборно-монолитная конструкция с колоннами («Дружба», «Маршал

Баграмян» и «Площадь Ленина») и пилонная из монолитного бетона («Еритасардакан»). Экономически выгодными оказались станции первого типа, имеющие высокие архитектурные и эксплуатационные качества. Перегонные тоннели круглого профиля пройдены в монолитной, сборной железобетонной и чугунной обделках.

При изыскании трассы между станцией «Еритасардакан» и выходом метрополитена на дневную поверхность у мелькомбината проектировщики встретили обильный приток грунтовых вод. Для искусственного понижения их уровня была запроектирована и осуществлена проходка водопонижающих скважин с откачкой воды глубинными насосами в реку Гедар. На участке станции «Площадь Ленина» водопонижение производилось 12 скважинами, в результате забой тоннелей полностью осушались, что позволяло вести нормальную проходку.

Большие трудности возникли при проектировании трассы метрополитена в направлении железнодорожного вокзала. Инженерно-геологические изыскания выявили необходимость прекращения движения городского транспорта на проспекте Октемберян или же значительное заглубление перегонных тоннелей, что удороживало стоимость строительства и удлиняло сроки ввода линии в эксплуатацию. Поэ-



тому было принято единственно правильное решение — пройти этот участок наземной трассой вдоль свободной от жилой застройки железнодорожной линии.

В проекте особое место отведено вопросам оснащения метрополитена современным эксплуатационным оборудованием, механизмами и автоматикой, под платформой каждой станции расположен комплекс служебных помещений, в которых смонтировано несколько тысяч разных приборов и средств автоматики СЦБ (сигнализации, централизации и блокировки), обеспечивающих бесперебойное и безопасное движение поездов. Устройства СЦБ осуществляют контроль допустимых скоростей и автоматическое торможение поезда при превышении машинистом установленного предела. Само же движение поездов регулируется под воздействием подвижного состава.

Большой объем работ по сигнализации и связи выполнили работники московского поезда № 801 «Транссигналстрой». Они уложили 150 километров сигнально-блокировочного кабеля, установили 120 светофоров, 65 автостопов, 250 дроссель-трансформаторов, смонтировали 100 штепсельных статов и 3000 приборов. Значительную помощь в наладке устройств СЦБ оказали работники Московского метрополитена во главе с заместителем на-

чальника службы сигнализации и связи В. Зуевым.

Для электроснабжения тяги поездов, электропитания механизмов и устройств, освещения тоннелей на каждой станции в специальных подземных выработках построены совмещенные тягово-понижительные подстанции, смонтированные работниками треста «Армэлектромонтаж».

Для освещения станций метрополитена применена современная осветительная аппаратура, изготовленная в производственном объединении «Армэлектросвет». Красивые хрустальные люстры и светильники, лампы дневного света и бра отвечают высоким требованиям архитектурно-художественного оформления станций метрополитена.

Создание нормального микроклимата в подземных станциях и тоннелях обеспечивается мощными вентиляторами большой производительности, подающими 400 тысяч кубометров свежего и чистого воздуха в час через вентиляционные шахты и специальные подземные камеры. Летом нагнетается кондиционированный воздух, а для отвода и удаления технических и грунтовых вод смонтированы автоматически действующие насосные установки.

Путевое хозяйство Ереванского метрополитена гарантирует безопасное движение поез-

дов. Жесткое бетонное основание пути, сварные рельсовые стыки, резиновые прокладки под рельсами обеспечивают метропоездам плавный ход на высоких скоростях. Интервалы между поездами составляют 5 минут. Точность интервалов контролируется автоматическими счетчиками. Мозгом управления метрополитеном является Дом связи, расположенный вблизи станции «Дружба».

Опыт проектирования и строительства первой линии метрополитена в Ереване, восьмого по счету в нашей стране, 25-го в Европе и 61-в мире (по данным ЮНЕСКО) обогатил отечественное тоннелестроение новыми техническими и конструктивными решениями.

### СКВОЗЬ СКАЛЫ

Строительство Ереванского метрополитена было поручено управлению «Армтоннельстрой» Министерства транспортного строительства СССР, построившему в республике за прошедшие тридцать лет большое количество железнодорожных и автодорожных тоннелей, а также других подземных сооружений. К строительству метро были привлечены коллективы «Главтоннельметростроя», «Арпа-Севанстроя»,

строительно-монтажных организаций Министерства промышленного строительства республики, «Главмонтажспецстроя», «Главреванстроя», «Армтранспостроя», «Армсвязьстроя» и других строительно-монтажных организаций.

Начиналось строительство метрополитена с проходки вертикальных шахт. Они предназначались для подачи в тоннели оборудования и материалов, выдачи породы, спуска и подъема людей, а впоследствии использовались для вентиляции. Стволы шахт располагались в стороне от трассы и соединялись с тоннелями подходными горными выработками, в местах примыкания их к трассе выделялись камеры, в которых помещались склады взрывчатых веществ, зарядные аккумуляторов, насосы, вентиляционные установки и другое оборудование.

Строительство шахт, подходных выработок тоннелей осуществлялось в крепких и трещиноватых породах-базальтах и андезитах с глинистыми и песчаными прослойками, насыщенными водой. Проходка тоннелей велась встречными забоями, вначале разрабатывалась верхняя, а затем нижняя часть выработки. Тоннели на станциях «Еритасардакан» и «Площадь Ленина» проходились отбойными молотками на полное сечение.

В перегонных тоннелях и на станциях

«Дружба» и «Маршал Баграмян» широко применялись буровзрывные работы. На груди забоя перфораторами пробуривалась серия шпуров, в которые закладывались заряды со взрывчатым веществом. Одновременный взрыв их электрическим током обеспечивал отрыв от скального массива большого количества породы. Она грузилась породопогрузочной машиной в вагонетки и электровозом доставлялась на шахтный двор, отсюда подъемная клеть подавала ее на дневную поверхность.

По мере проходки и уборки породы производилась обделка /крепление/ пройденных участков тоннеля. Для этого применялись чугунные тубинги и сборные железобетонные блоки. Укладка тубингов осуществлялась при помощи специального эректора-тубингоукладчика, имеющего «механическую руку», способную подавать их в любое место монтируемой обделки тоннеля. Железобетонные блоки монтировались укладчиком КМ-14.

Для придания прочности и устойчивости сводам и стенкам тоннелей, за их обделку нагнетался цементный раствор и устраивалась гидроизоляционная защита. В качестве гидроизоляционных материалов применялись расширяющийся цемент, свинцовый шнур, иджеванская бентонитовая глина и специальная

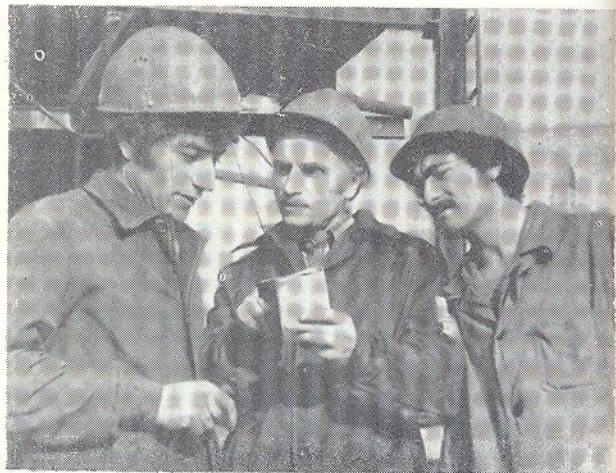
мастика. На строительстве Ереванского метрополитена смонтировано 44 тысячи тонн чугунной и 19 тысяч кубометров сборной железобетонной обделки.

Строительство осложнялось тем, что при производстве взрывных работ приходилось принимать особые меры предосторожности и техники безопасности в связи с расположением вблизи трассы метро ветхих жилых построек старого города и сложной сети подземных городских коммуникаций.

На темпы производства строительных работ огромное влияние оказывали геологические и гидрогеологические условия, физико-механические свойства разрабатываемых скальных пород. Как уже указывалось, более половины трассы метрополитена проходило через водонасыщенные участки. Суммарный приток воды составлял около 6000 кубометров в час. Для его локализации и создания нормальных условий работы в забоях осуществлялись эффективные способы искусственного водопонижения системой глубоких скважин, доходящих до 100.

Несмотря на трудные и сложные условия производства строительных работ под улицами и площадями крупного города, метрополитенщики успешно справились с поставленной

перед ними почетной и ответственной задачей по сооружению уникального инженерного объекта.



Ереванские метростроители (слева направо) — бригадир проходчиков Р. Арутюнян, главный инженер «Армтоннельстроя» Д. Рзянкин и проходчик А. Авдоян.

Основной объем проходческих работ выполнили коллективы строительско-монтажного управления № 160 и тоннельного отряда № 25

«Армтоннельстроя», возглавляемые горным инженером-метростроителем Л. Арутюновым и главным инженером Д. Рзянкиным.

Самоотверженно, с большим энтузиазмом трудилась на ударной стройке комсомольско-молодежная бригада Размика Арутюняна. Как говорят проходчики, он на метро «с первого колечка». Проходил ствол шахты на станции «Маршал Баграмян», подходную штольню к основному тоннелю, прокладывал станционный и переходный тоннели на станции «Площадь Ленина». Он хорошо освоил горное дело, как правило, его бригада выполняла полный цикл горнопроходческих работ — бурение, взрывание, уборку и вывоз породы, установку чугунных колец. За сутки собирали одно кольцо, что соответствовало одному метру проходки тоннеля. В тяжелых условиях строительства Ереванского метрополитена — это хороший показатель.

У Размика Арутюняна богатая трудовая биография. Строил железнодорожный тоннель между станциями Памбак и Шагали на Закавказской железной дороге, автодорожный — под Пушкинским перевалом в Армении, Меградзорский — на железнодорожной линии Иджеван — Раздан. Интересные люди подобрались в бригаде: Саркис Енгибарян, Сергей Погосян, Виктор Лазян — выпускники профес-

сионально-технического училища. Всех их Р. Арутюнян обучил горняцкой профессии, сделал проходчиками.

Комплексная бригада проходчиков Р. Арутюняна выполнила на строительстве Ереванского метро два пятилетних задания. За самоотверженный, добросовестный труд знатный метростроитель получил высокую правительственную награду — орден Трудового Красного Знамени. Коммунист Р. Арутюнян был делегатом XXVI съезда КПСС, избран депутатом Верховного Совета Армянской ССР.

За успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки и социалистических обязательств, на строительстве Ереванского метрополитена Указом Президиума Верховного Совета СССР орденами и медалями награждены начальник отдела метро и тоннелей «Армгипротранса», автор проекта Ереванского метрополитена А. Курисько, главный инженер дирекции строящегося Ереванского метрополитена Г. Капляян, бригадир проходчиков К. Меликян, проходчики Г. Умроян и Г. Арутюнян, слесарь-монтажник А. Драмбян, главный механик СМУ № 160 С. Седракян и водитель Ф. Симомян.

Социалистическое соревнование, развернувшееся на всех участках и забоях ударной

стройки, запуск метрополитена в намеченный правительством срок, явилось могучим средством мобилизации строителей, резервов и возможностей на ускорение темпов строительномонтажных работ, выполнения пускового графика. Как правило, все работы сдавались с первого предъявления с оценкой «хорошо» и «отлично».

Застрельщиками всего нового, передового являлись коммунисты и комсомольцы стройки. Они показывали образцы самоотверженного ударного труда, не проходили мимо недостатков и упущений в работе строительных и монтажных организаций, принимали меры для их устранения.

Учитывая важное значение метрополитена для столицы Армении, республиканская газета «Коммунист» вместе с партийным бюро управления «Армтоннельстрой» создали на стройке корреспондентский пункт, в центре внимания которого было социалистическое соревнование, ударный труд интернационального коллектива строителей. На страницах газеты освещался ход выполнения взятых обязательств, ежемесячно подводились итоги соревнования бригад, вскрывались недостатки, указывались пути их устранения. Под строгим контролем газеты «Коммунист» находились заказы метрополитена. Газета публиковала

адреса предприятий и организаций, срывающих поставки оборудования и материалов, добивалась выполнения договорных обязательств.

Редакция газеты «Коммунист» учредила переходящий Красный вымпел для победителей соревнования проходчиков, который ежемесячно в торжественной обстановке вручался коллективу передового забоя.

Шефство газеты «Коммунист» над строительством Ереванского метрополитена сыграло положительную организаторскую и мобилизующую роль. Плодотворная деятельность газеты на ударной стройке пятилетки была отмечена Почетной грамотой Союза журналистов СССР.

### УДАРНАЯ, ВСЕНАРОДНАЯ

Уникальная стройка в столице Армении связала в единый трудовой коллектив людей разных национальностей, показала неограниченные потенциальные возможности хозяйственного комплекса страны. Строительство сложного инженерного сооружения-метрополитена в Ереване, осуществлялось впервые, поэтому сюда прибыли молодые энтузиасты-добровольцы, по направлению — представи-



Ленинградские метростроевцы—звеньевые В. Бабыкин, Ф. Пеньков, бригадир М. Тиханович, звеньевой А. Чупрунов.

тели многочисленных специализированных строительно-монтажных организаций.

«Главтоннельметрострой» направил на стройку 70 метростроевцев Ленинграда. С ними приехали бригады проходчиков Героя Социалистического Труда Михаила Григорье-

вича Тихановича и лауреата Государственной премии СССР Дмитрия Павловича Дорофеева. Им был поручен штурм самого трудного, обводненного участка перегонных тоннелей в районе станции «Октемберян» — «Площадь Ленина».

Энергично приступили к работе ленинградцы, с первых дней той задала бригада Михаила Тихановича. Тридцать лет он трудится на строительстве Ленинградского метрополитена. Хорошо изучил и освоил все тонкости и секреты трудной профессии проходчика подземных магистралей. В 1976 году в канун открытия XXV съезда партии его бригада прошла за месяц 676 метров тоннеля вместо 250 м. по норме. За достижение рекордных показателей в труде передовой бригадир Михаил Тиханович удостоился высокого звания Героя Социалистического Труда, а члены бригады были награждены правительственными орденами и медалями. В январе 1981 года на строительстве Московско-Петровской линии метрополитена ленинградские проходчики установили мировой рекорд скоростной проходки горизонтальных горных выработок. С помощью механизированного горнопроходческого щита они за один месяц прошли 1250 метров перегонного тоннеля.

Имея богатый опыт покорения подземных

недр, ленинградцы выразили желание передать его армянским коллегам. Правда, на Ереванском метро не было механизированных проходческих щитов и кембрийских глин, проходка велась обычным буровзрывным способом и при помощи отбойных молотков в крепких и сильно разрушенных породах, насыщенных водой, но ленинградцы приспособились к местным условиям и в первый месяц прошли 33 метра перегонного тоннеля, установили 33 чугунных кольца.

Бригада М. Тихановича работала по единому наряду. Заработная плата зависела от скорости и качества проходки, что повышало ответственность членов бригады за общий конечный результат. Проходчики Владимир Бабыкин, Юрий Можаяев, Петр Радужный и их товарищи четко и слаженно выполняли весь цикл проходческих работ, рационально использовали каждую рабочую минуту.

Непрерывно росла выработка бригады и вскоре достигла 55 метров тоннеля в месяц — наивысшего показателя проходки на строительстве Ереванского метрополитена. Четыре месяца подряд бригада М. Тихановича выходила победителем в соревновании проходчиков, и четырежды она награждалась Красным вымпелом газеты «Коммунист». В первые месяцы ни один из коллективов проходчиков

не мог угнаться в соревновании за бригадой М. Тихановича, но изучив и освоив передовые приемы и методы ленинградцев, на их рубежи вышли бригады проходчиков Степана Хачатряна и Артема Аракеляна.

В начале 1980 года на стройку прибыли проходчики Мосметростроя во главе со значительными бригадирами-Героями Социалистического Труда Александром Сергеевичем Сухановым и Ильей Ивановичем Шепелевым.

Высокое звание носит Александр Суханов—Герой Социалистического Труда, делегат XXVI съезда партии, депутат Верховного Совета СССР. Его он заслужил на трассах Московского метро самоотверженным ударным трудом, скоростными проходками, новаторской сметкой. Бригада Суханова стала передовой метростроевской школой, воспитавшей замечательных мастеров подземной проходки, участвовавших в строительстве первой линии Ереванского метрополитена. Четкая организация труда, высокое профессиональное мастерство и партийная ответственность за порученное дело помогли сквозной бригаде А. Суханова нарастающими темпами вести проходку перегонного тоннеля в сложных гидрогеологических условиях на участке станции «Площадь Ленина», «Октябрьян», произвес-

ти сбойку тоннеля с идущей навстречу бригадой М. Тихановича досрочно.

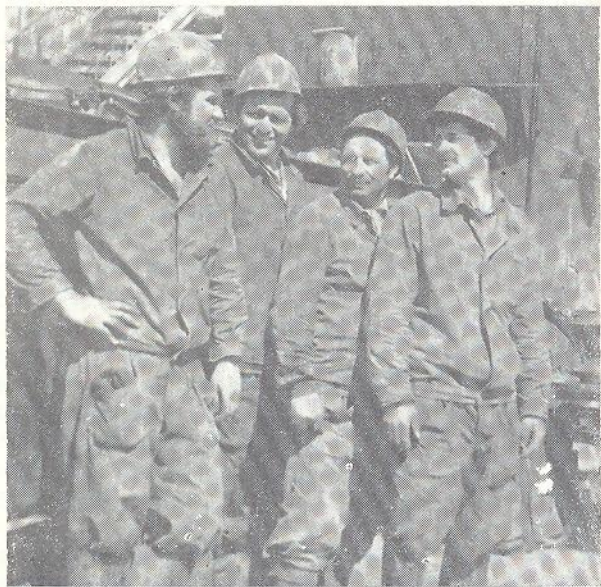
Илья Шепелев известен среди московских метростроевцев как хороший организатор и новатор производства. Он создал на строительстве метро первую сквозную комплексную бригаду, в состав которой вошли проходчики, машинист проходческого щита, слесари и электрики. Создание сквозных бригад в метростроении позволило резко повысить производительность труда. Его бригада одной из первых в «Мосметрострое» перешла на хозяйственный расчет.

Шепелевский стиль работы нашел благодатную почву на ереванской стройке. Его бригаде, состоящей из опытных мастеров — Николая Родина, Павла Носкова, Ивана Караева, Николая Толкачева, поручили сложный и трудный-отстающий участок на станции «Маршал Баграмян». Надо было в скальном массиве пройти подземную камеру для совмещенной тягово-понижительной подстанции—энергетического сердца метрополитена.

Шепелев прежде всего определил «узкие места», выявил недостатки, сдерживавшие широкий разворот работ, при этом установил, что большим участком стройки, включающим станцию, перегонные тоннели и наклонный ход, руководит один, хотя и грамотный



инженер, который физически не справляется с порученным объемом работы. Он посоветовал разукрупнить участок, выделить строи-



Минские метростроевцы—проходчик А. Муравьев, звеньевой В. Лагутин, бригадир П. Тихомиров, горный мастер В. Ловцов.

тельство подстанции в самостоятельную хозяйственную единицу, улучшить материально-техническое снабжение.

И дело пошло на лад. Вскоре стройка вошла в график. Не подвели и монтажники «Арм-электромонтажа», вовремя завершили установку энергетического оборудования. К 1 сентября тягово-понижительная подстанция была поставлена под промышленную нагрузку.

По-ударному трудились на строительстве Ереванского метрополитена проходчики тоннельного отряда № 3 «Минскметростроя». Они пробивали наклонный ход для эскалаторов на станции «Октябрьян», затем осуществили проходку перегонного тоннеля в сторону станции «Площадь Ленина».

Доброе слово следует сказать и о проходчиках-метростроевцах Тбилиси, Киева, Харькова, Баку, Ташкента и Горького. Слесари-монтажники «Мосметростроя» и «Тбилтоннельстроя» произвели монтаж эскалаторов на всех станциях Ереванского метрополитена.

Так, строительство Ереванского метрополитена стало хорошей школой подготовки квалифицированных местных кадров для будущих подземных магистралей. В Ереване прошли стажировку строители Свердловского метрополитена. Из Армении они возвратились с правами машинистов породо-погрузоч-

ных машин и монтажников-укладчиков тюбингов.

Наступил долгожданный, радостный день последней сбойки забоев левого перегонного тоннеля на участке станция «Октемберян»-Рампа. На почную вахту заступила бригада проходчиков Артема Аракеляна: одна из лучших и опытных в коллективе тоннельного отряда № 25. Ей было поручено произвести сложную и точную операцию — сбойку двух забоев. Стальные буры перфораторов вошли в пятиметровую базальтовую перемышку. Ловко и умело орудовали ими молодые проходчики Степан Хачатрян, Жора Айрапетян, Василий Гусев и Петр Наско.

С каждым часом каменная грудь забоя покрывалась густой сеткой глубоких шпуров, наконец, пробурен последний — сороковой. Взрывники заложили в шпуры патроны аммонита, присоединили электродетонаторы к взрывной линии. Прозвучал предупредительный сигнал, и вскоре тишину подземелья разорвал мощный взрыв. Раздались радостные возгласы и крики «Ура-а-а!» Так был подведен итог многолетнему самоотверженному труду проходчиков. Под улицами и площадями Еревана был открыт прямой путь метропоездам от улицы Киевян до железнодорожного вокзала.

Путеводителями проходчиков в подземных лабиринтах большого города были маркшейдеры «Армтоннельстроя». Они обеспечили правильное, предусмотренное проектом, направление тоннелей, с ювелирной точностью произвели последнюю сбойку забоев. В этом большая заслуга маркшейдеров Самвела Овеяна, Владимира Зуева, Размика Мовсесяна, Валерия Арустамяна, Виктора Сергеева, Валерия Захарченко и главного маркшейдера тоннельного отряда № 25 Алексея Завгороднего.

Ереванский метрополитен можно назвать не только интернациональной, а всенародной стройкой. Более 100 производственных объединений и промышленных предприятий страны изготовляли и поставляли горнопроходческую технику, электрооборудование, вентиляционные установки, средства автоматики и приборы, комплектующие изделия, чугунные тюбинги, строительные конструкции и материалы. Цельюметаллические вагоны новой серии прислали Ленинградский вагоностроительный и Мытищинский машиностроительный заводы, эскалаторы нового типа облегченной конструкции—головной завод Ленинградского производственного объединения «Эскалатор», рельсы для путей были получены из Ново-Кузнецкого металлургического завода.

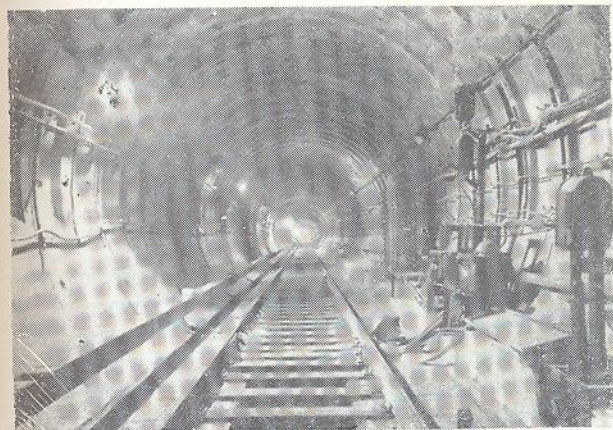
Нестандартное оборудование для метро

изготавливалось на предприятиях республики, в цехах производственных объединений «Армэлектромаш», «Армэлектроаппарат» и «Электроприбор», на Ереванском автомобильном заводе, Кироваканской «Автоматике», заводе монтажных заготовок «Главмонтажспецстроя». Заводы железобетонных конструкций Минпромстроя Армянской ССР организовали производство плит перекрытий переходов сложной конструкции длиной 9 метров и звукопоглощающих блоков для вентиляционных шахт. Заказом метрополитена была открыта «зеленая улица».

Для успешного выполнения договорных обязательств по поставкам руководство и партийное бюро СМУ № 160 «Армтоннельстроя» выступили инициаторами социалистического соревнования со смежниками по принципу «рабочей эстафеты», которая помогла объединить усилия коллективов многих предприятий и организаций страны, направить их на выполнение заказов стройки, способствовать вводу в эксплуатацию метрополитена в намеченный срок.

Строительство метрополитена стало почетным долгом каждого труженика Армении и Еревана. Плечом к плечу вместе с метростроителями с большим энтузиазмом на стройке трудились рабочие, инженеры, служащие мно-

гих предприятий, организаций и учреждений города. Более шести тысяч студентов вузов и техникумов, учащихся технических училищ провели свой третий семестр в подземных за-



Готовый перегонный тоннель между станциями «Площадь Ленина» и «Ерѳтасардакан».

боях метро, где выполнили большой объем строительно-монтажных работ на сумму один миллион рублей.

На строительстве метрополитена ярко

проявились замечательные духовные качества наших людей—чувство коллективизма, патриотического долга, горячее стремление внести свой вклад в развитие родного города. Имея на отчетлившихся на стройке ереванцев были занесены в книгу Почета метрополитена.

Большую помощь строительству метрополитена оказывала Ереванская партийная организация. Для координации шефской помощи, концентрации сил и средств на решающих участках трассы был создан штаб, в состав которого вошли партийные, советские и комсомольские работники, хозяйственные руководители, ученые и строители. Штаб осуществлял постоянный контроль над выполнением пускового графика, принимал оперативные меры по подтягиванию отстающих участков, усилению темпов строительно-монтажных работ.

На строительстве первой линии Ереванского метрополитена выполнен огромный объем работ — освоены капитальные вложения в сумме 88 миллионов рублей, пройдено 12,5 километра перегонных и станционных тоннелей, разработано 630 тысяч кубометров земли и скалы, выдано на-гора 1,5 миллиона тонн породы, уложено 92 тысячи кубометров бетона и железобетона, 15,2 километра рельсовых путей. На архитектурное оформление и худо-

жественную отделку вестибюлей и станций израсходовано 40 тысяч кв. метров мрамора, гранита, туфа и других строительных материалов.

## ВЕСТИБЮЛИ И СТАНЦИИ

Вестибюли и станции метрополитена — это целый комплекс архитектурных и инженерных сооружений, построенных на высоком идейно-художественном уровне с использованием лучших достижений национального зодчества.

Строительство вестибюлей станций метрополитена осуществлялось трестом «Ерхимстрой» и производственным объединением «Ереванстрой».

Станции метро имеют верхний наземный или углубленный в землю вестибюль, связанный с подземной частью эскалаторами. Все станции, кроме станции «Сасунци Давид», глубокого заложения, они состоят из трех параллельных тоннелей, образующих сводчатые галереи, соединенные между собой проемами, устроенными между пилонами, аркадами и колоннами. В двух боковых галереях расположены путевые платформы, в средней — пассажирский зал.

Каждая станция имеет свой индивидуальный архитектурный облик. Богата цветовая гамма станций, для их отделки и украшений используются ценные породы естественного камня—мрамор, гранит, габбро, базальт, травертин и туф, доставленные с месторождений Урала, Сибири, Украины, Средней Азии, Грузии и Армении.

В оформлении станций наряду с оригинальными архитектурными формами применены декоративные панно и барельефы, изображающие страницы армянского национального эпоса и героики современной эпохи. Это придает величие и красоту подземным дворцам, создает радостное приподнятое настроение у пассажиров.

Художественная отделка и оформление вестибюлей и станций выполнены мастерами-отделочниками «Союзметростроя». С большой любовью и мастерством трудились над украшением станции «Дружба» бригады заслуженного строителя Удмуртской АССР Александра Чуранова, Юрия Сапычева, Анатолия Шумова и Григория Слободнюка.

Большой объем отделочных работ на станции «Еритасардакан» выполнили москвичи. Здесь штукатурку сводов, настилку гранитных полов и облицовку тоннельных стен и пилонов произвели бригады заслуженного строителя

Украинской ССР Владимира Желудченко и Серафима Давыдова. С высоким качеством все тонкие ювелирные отделочные операции выполнили Ольга Шикина и Римма Курамшина из Башкирии, Мария Яковлева и Галина Мазушина из Бурятии. На станции «Площадь Ленина» особенно отличилась бригада Михаила Полунина. Труд штукатуров, маляров, мраморщиков и гранитчиков явился венцом строительства Ереванского метрополитена.

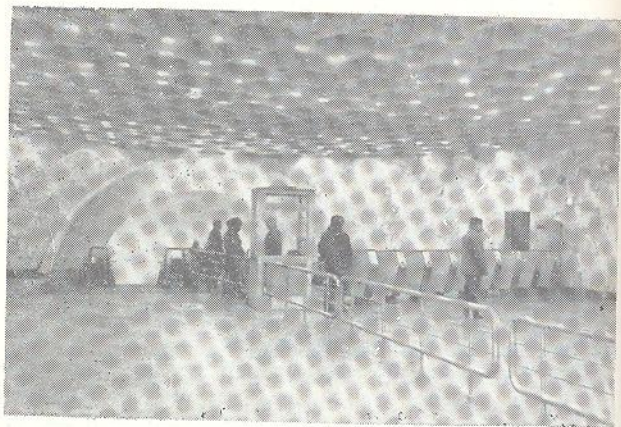
О работе над проектом и осуществлением строительства рассказывают:

**Ф Дарбинян**, заслуженный архитектор Армянской ССР.

Станция «Дружба» — так названа в честь нерушимой дружбы народов нашей страны. Она расположена на площади Дружбы.

Вниз, на станцию, ведут лестничныеходы, по ним мы входим в кольцевой подземный переход диаметром 16 метров. В подземном переходе размещены музыкальный салон, книжный и промтоварные магазины, киоски цветов и газет, телефоны-автоматы, касса аэрофлота, чайная.

Подземный кольцевой переход непосредственно связан с круглым вестибюлем. Он облицован красивым саяно-шушенским белым мрамором с зеленоватыми прожилками, пол настилан саяногорским красно-коричне-



Кассовый вестибюль станции «Дружба»

вым полированным гранитом. Оригинально устроен кассонный потолок с утопленными в нем осветительными приборами. По обеим сторонам вестибюля расположены служебные помещения, внизу находится машинное отделение.

Из вестибюля эскалаторы ведут в подземный зал станции. Трехсводчатая конструкция станции опирается на колонны. Интерьер станции решен в светло-золотистых тонах.



Станция «Дружба».

Станция освещается рассеянным светом, отраженным от сводчатых поверхностей, источники которого скрыты под медными лотками-фризами, расположенными с двух сторон колонн.

Пол stationного зала выложен полированным памбакским серым гранитом и черным



Барельеф «Дружба».

габбро. Колонны облицованы уральским белым мрамором, путевые стены — саяно-шугенским белым мрамором с коричневыми прожилками.

Торцевая стена украшена барельефом «Дружба народов». Две девушки в русском и армянском национальных костюмах препод-

носят друг другу традиционный каравай хлеба с солью и богатые дары Араратской долины /скульптор — народный художник Армянской ССР, член-корреспондент Академии художеств СССР Г. Чубарян/.

**С. Кнтехян**, заслуженный архитектор Армянской ССР, **А. Зурабян** и **А. Азатян** — архитекторы.

Металлический каркас наземного вестибюля станции «Маршал Баграмян» расположен в парке имени А. С. Пушкина, на центральной аллее. Верхняя часть его возвышается на 3,5 метра над уровнем проспекта, нижняя часть расположена на глубине 2,5 метра. Это сделано для того, чтобы не загромождать парк излишними объемами, сохранить зеленые насаждения.

Веерообразные лестницы из железобетонных конструкций ведут с центральной аллеи парка и проспекта «Маршал Баграмян» в вестибюль, стены которого сложены из бутобетонного монолита и облицованы темно-серым полированным гранитом, полы в вестибюле тоже гранитные.

Освещение днем — естественное боковое через стеклянные витражи, вечером — искусственным светом, источники которого находятся под кессонным стальным перекрытием.

Вестибюль с подземным залом станции общается при помощи эскалаторов. Станция «Маршал Баграмян» транзитная и рассчитана на относительно небольшое количество пассажиров. Объемно-пространственное решение ее обусловлено конструктивными габаритами. Станция-трехпролетная. Общая длина 105,6 метра.

В плане архитектурно-художественного оформления станция решена предельно лаконично. Колонны и путевые стены облицованы козлгинским белым мрамором, полы — памбакским серым гранитом, путевые стены покрыты газганскими мраморными плитами, что удачно гармонирует со строгостью интерьера.

Освещение станции осуществляется источниками света, установленными в стальных хромированных панелях, опирающихся на колонны.

**С. Кюркчян**, заслуженный архитектор Армянской ССР.

На кольцевом бульваре, вблизи памятника Ав. Исаакяну, на фоне зеленых насаждений четко вырисовываются белые стены наземного вестибюля станции «Еритасардакан». Над ними возвышается большого диаметра наклонная труба, облицованная ребристыми алюминиевыми панелями. В ней установлены эскала-



Станция «Маршал Баграмян»

торы, связывающие вестибюль с подземным залом станции.

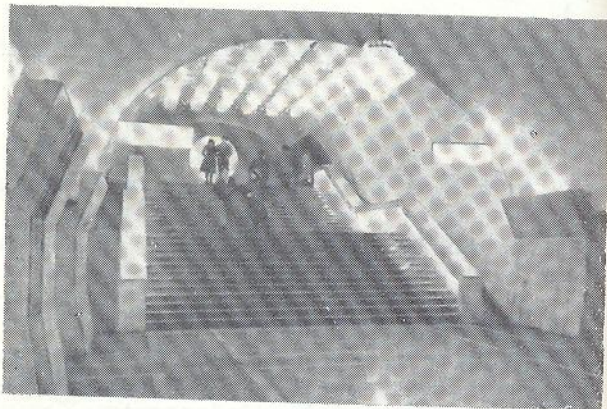
Наземный вестибюль станции возведен из монолитного бетона, покрытого снаружи базальтовыми и травертиновыми плитами, внутри — мрамором и гранитом.

Платформы станции сообщаются с залом и между собой посредством проемов, равных по ширине пилонам. Они облицованы белым уральским мрамором. Пол покрыт памбакским серо-синеватым гранитом. Цветовое решение



станции представлено в бело-золотистых тонах, что создает ощущение легкости, дневного света и тепла.

На станции запроектировано два выхода: основной (действующий) — к студенческому городку между памятниками дружбы армянского и итальянского народов и Ав. Исаакяну, второй выход (намеченный к строительству) — к улицам Саят-Новы и Абовяна, у бывшего здания Академии наук Армянской ССР.



Вход на станцию «Еритасардакан».



Подземный зал станции «Еритасардакан».

Дж. Торосян, — заслуженный архитектор Армянской ССР, М. Минасян, архитектор.

Станция «Площадь Ленина» расположена в очень сложном и ответственном архитектурном узле — на пересечении Главного проспекта города и улицы Налбандяна, рядом с новым административным зданием. Ансамбль площади Ленина настолько совершенен, что здесь было решено не возводить наземного вестибюля станции метрополитена. В связи с этим было отдано предпочтение подземному варианту.

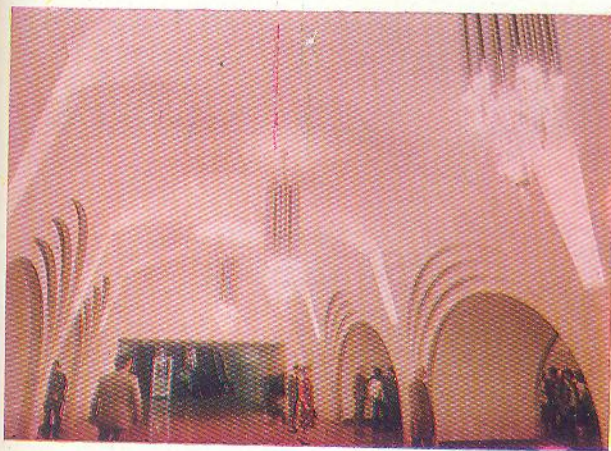


Станция «Площадь Ленина».

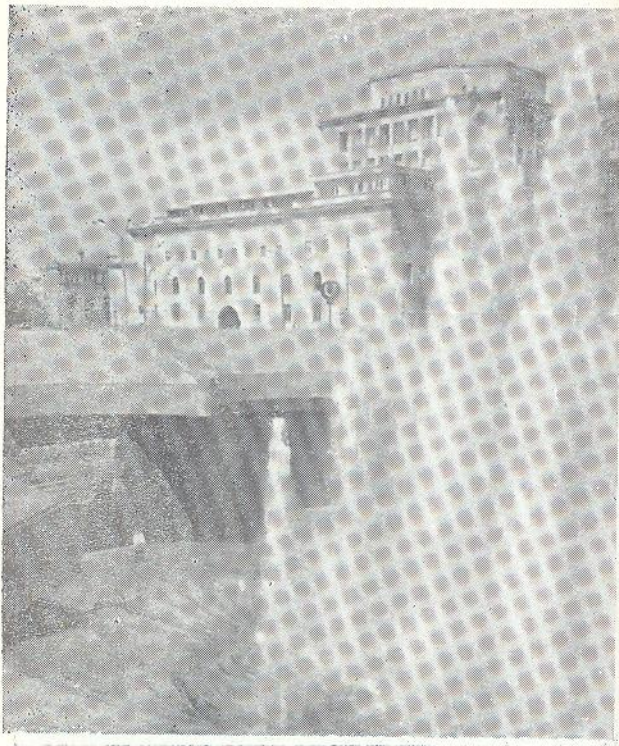
Вход на станцию «Площадь Ленина» начинается с небольшой площадки. Ее верхняя отметка находится несколько выше Главного проспекта. Площадка вымощена красным туфом. В дальнейшем здесь будут установлены скульптуры, цветочницы, каменные ска-

мейки. В красном туфе выполнена восьмилепестковая розетка диаметром 30 метров.

С площадки три широкие лестницы ведут в открытый внутренний дворик, который на 4,2 метра ниже плоскости входной площадки и имеет размеры 60х60 метров. Это зона отдыха. Здесь будут установлены киоски для продажи сувениров, цветов и газет, разместится кафе. В центре дворика под туфовой розеткой



Подземный зал станции «Площадь Ленина».



Фонтан на станции «Площадь Ленина».

расположен бассейн с фонтаном, имеющий аналогичный с розеткой рисунок.

Из внутреннего двора пассажиры входят в вестибюль подземной станции. Ее стены сложены из туфовых блоков. В вестибюле размещены монеторазменные автоматы и турникеты.

Из вестибюля эскалаторы спускают пассажиров на трехнефную платформу к поездам метрополитена. Платформа решена в виде аркады колонн, облицованных белым мрамором с нежным сероватым оттенком. Под сводами зала подвешены красивые никелированные трубчатые люстры. Пол покрыт полированным красным гранитом. Торцевая стена временно закрыта зеркальными стеклами, создающими иллюзию уходящего вдаль величественного станционного зала. В дальнейшем торец станции будет покрыт красным гранитом с высеченными на нем стихами Египше Чаренца о Ленине.

**Л. Садоян**, главный архитектор проекта.

Станция «Октемберян» расположена на стыке Ленинского, Орджоникидзевского и Спандарянского районов города, представляет собой центр треугольника, составленного тремя улицами, насыщенными транспортом. С целью их разгрузки станция «Октемберян»

запроектирована с тремя выходами на дневную поверхность.

Первый из них — главный, строится в сквере напротив кинотеатра «Россия». Посредством подземного пешеходного перехода, проложенного под проспектом Октемберян, выход соединяется с кольцевым бульваром Еревана. Второй выход с длинным пешеходным переходом запроектирован на перекрестке проспекта Орджоникидзе, улиц Красноармейской и 26 комиссаров. Третий — на стыке проспекта Октемберян и улицы Маркса.

Последние два выхода соединяются друг с другом и станут сообщаться посредством движущегося тротуара, который явится технической новинкой для ереванцев. В центре этого подземного перехода длиной 280 метров расположится подземный вестибюль, ведущий в подземный зал станции, представляющий собой трехнефную колоннаду.

На стенах главного входа будет помещено мозаичное панно на темы поэмы Егише Чаренца «Неистовые толпы». Платформы станции отделаны памбакским гранитом, колонны и стены облицованы белыми мраморными плитами в сочетании с бронзовыми поясами, а вестибюль будет одет в красноватый ижевванский конгломерат.

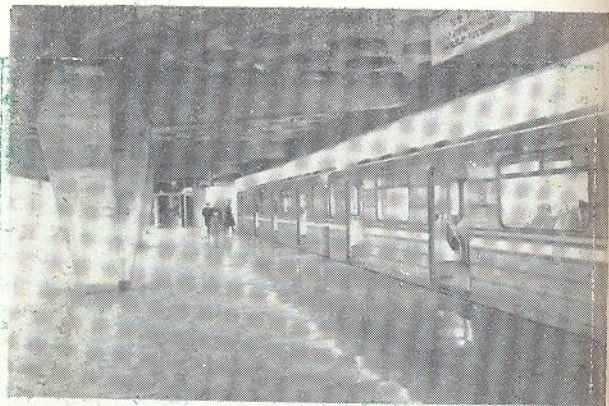
**Б. Арзуманян и С. Нерсисян, заслужен-**



Подземный зал станции «Сасунци Давид».

ные архитекторы Армянской ССР. **А. Израелян, архитектор.**

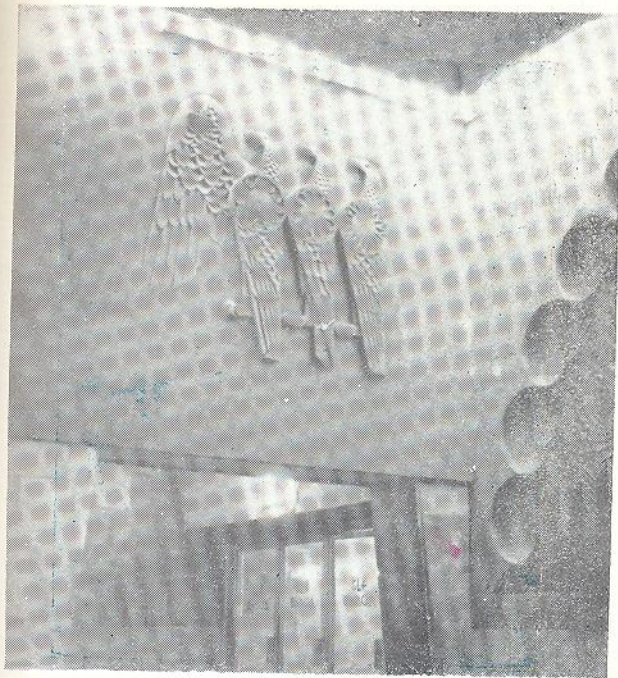
Станция «Сасунци Давид» расположена в многолюдном месте у железнодорожного вокзала, но не на привокзальной площади, а несколько поодаль, за железнодорожными путями. Естественно, перед проектировщика-



Поезд у платформы станции «Сасунци Давид».

ми и строителями стояла трудная задача — создать удобные подходы к подземному вестибюлю станции со стороны вокзальной площади. Для пассажиров предусмотрено два (один уже построен) отдельных подземных пешеходных тоннеля.

Первый пешеходный тоннель начинается из помещения камеры хранения подвального этажа вокзала и проходит под железнодорожными путями до правого крыла вестибюля станции метрополитена. Он имеет выход на



Барельеф у выхода станции «Сасунци Давид».

улицу Севани, что обеспечивает подход пассажиров из Ленинского района. Второй подземный тоннель будет проложен от левого



Станция «Сасунци Давид»

конца наземной платформы станции с выходом на привокзальную площадь к проектируемой гостинице. В этом переходе намечается установка движущегося тротуара.

Станция «Сасунци Давид» наземная, состоит из островной платформы и оригинального навеса над ней. С двух концов платформы на глубине 5,3 метра расположены подземные кассовые залы, автоматы для размена монет, контрольная автоматика и служебные помещения. Связь с подземными кассовыми вестибюлями осуществляется эскалаторами.

Станция «Сасунци Давид» находится вблизи вокзальной площади, где установлен памятник герою национального эпоса Давиду Сасунскому. Авторы проекта станции сочли необходимым в архитектурно-художественном оформлении использовать тему древнего эпоса (автор—скульптор А. Овсепян). В отделке станций применены гранит, травертин, базальт и туф.

Архитекторы института «Ереванпроект»— авторы вестибюлей и станций метрополитена приложили немало стараний, чтобы подземные вокзалы были нарядными, по своей красоте и архитектурно-художественному оформлению не уступали подземным дворцам в других городах нашей страны.

На республиканском смотре достижений

армянской советской архитектуры за 1975-1980 годы высокую оценку получило архитектурное решение станций Ереванского метрополитена: «Маршал Баграмян» (авторы С. Китехцян, А. Зурабян и А. Азатян), «Еритасардакан» (С. Кюркчян). «Площадь Ленина» (Дж. Торосян и М. Минасян), «Сасунци Давид» (Б. Арзуманян, С. Нерсесян и А. Исраелян).

### ИДУТ ПЕЗЕДА

Ереванский метрополитен — сложное транспортное хозяйство, насыщенное новой техникой—автоматикой и электроникой. Для управления им требуются кадры высокой квалификации. Они готовились в Ереванском профессионально-техническом училище № 19. Юноши и девушки обучались новым для республики профессиям: электромеханик СЦБ и связи, дежурный по станции, диспетчер, слесарь по ремонту подвижного состава, электромонтер тягово-подъездной подстанции. Практические навыки они получили на Московском метрополитене. В Тбилисской технической школе метрополитена прошли полный курс обучения машинисты электровозов и эскалаторов, их помощники.

На постоянную работу в Ереван из других

метрополитенов страны были приглашены более 40 опытных специалистов. Они получили назначение на работу в различные службы управления метрополитена: сигнализации и связи, подвижного состава, путей и тоннельных сооружений, службу движения и электро-механическую.

Накануне празднования 60-летия Советской Армении новый отряд рабочего класса республики заступил на первую трудовую вахту. 24 ноября 1980 года в 14 часов 15 минут от платформы станции «Сасунци Давид» отправился по подземной трассе пробный метропоезд к станции «Дружба». Его уверенно повели молодые машинисты Роберт Григорян и Рафаэл Гейвандов. Несказанно рады были этому знаменательному событию первые пассажиры—строители метро. С большим вниманием за пробным рейсом следили специалисты.

А затем наступили напряженные дни и ночи горячей обкатки поездов, тщательной и глубокой проверки всех систем и узлов, контрольно-измерительных приборов, средств автоматики и устройств.

24 февраля 1981 года, в день открытия XXVI съезда Коммунистической партии Советского Союза, Государственная комиссия подписала акт о приеме в эксплуатацию пусково-

го комплекса первой линии Ереванского метрополитена, дала отличную оценку работе строительных и монтажных организаций по сооружению подземного скоростного транспорта.

За активное участие в сооружении и пуске первой очереди Ереванского метрополитена Президиум Верховного Совета Армянской ССР наградил Почетными грамотами большую группу строителей «Армтоннельстроя», «Мосметростроя», «Ленметростроя» и «Минметростроя», руководителей специализированных монтажных организаций, Московского метрополитена, партийных и советских работников г. Еревана. Наиболее отличившиеся участники строительства первой линии Ереванского метрополитена удостоены правительственных наград.

7 марта 1981 года состоялось официальное торжественное открытие Ереванского метрополитена. Гостеприимно открылись двери наземных вестибюлей станций. На станции «Дружба» пришли строители, эксплуатационники, руководящие партийные, советские, профсоюзные и комсомольские работники, деятели науки и культуры, гости—представители всех метрополитенов страны. На праздник приехали начальник «Главтоннельметростроя», Герой Социалистического Труда Ю. А. Кошелев, первый заместитель началь-

ника «Главметрополитена» В. Я. Пахомов, заместитель начальника «Мосметростроя», Герой Социалистического Труда Т. В. Федорова.

На транспарантах и лозунгах слова благодарности партии и правительству, здравицы в честь нерушимой дружбы советских народов, приветствия в адрес строителей.

Митинг открыл первый секретарь Ереванского горкома партии Л. Н. Нерсисян. Первый секретарь Центрального Комитета Компартии Армении К. С. Демирчян выразил горячую, сердечную благодарность коллективам строительных организаций, метростроевцам Москвы, Ленинграда, Минска, Тбилиси, Ташкента, Баку, Горького, Харькова, всем тем, кто вложил свой труд в создание Ереванского метрополитена.

— Строительство метрополитена, — сказал К. С. Демирчян, — новая блестящая страница в летописи бурного преобразования и процветания нашего прекрасного Еревана. Мог ли даже самый большой фантазер и мечтатель старого Еревана представить, что пройдет всего лишь шесть десятилетий, и захолустный, задыхающийся в пыли городишко превратится в цветущий миллионный город, и по его подземным магистралям побегут голубые поезда метро. А это чудо легендарного преоб-



ражения Еревана, всей нашей республики свершилось благодаря Октябрю, ленинской национальной политике, нерушимой дружбе и братской взаимопомощи народов Страны Советов.

Взволнованно прозвучали на митинге выступления бригадира проходчиков «Армтоннельстроя» Р. Арутюняна, машиниста электропоезда А. Аракеляна, первого заместителя начальника «Главметрополитена» В. Пахомова, начальника участка «Мосметростроя» А. Жигарева, секретаря Союза писателей Армении М. Саркисяна, заместителя начальника «Мосметростроя», Героя Социалистического Труда Т. Федоровой.

Начальник «Армтоннельстроя» Л. Арутюнов доложил об окончании строительства первой очереди метро и готовности его к эксплуатации. Он вручил начальнику управления Ереванского метрополитена И. Папиеву символический ключ от подземной трассы.

Товарищ К. С. Демирчян перерезает традиционную ленточку, отделяющую пассажирский зал от платформы. Присутствующие на митинге приглашаются к поезду. Они садятся в празднично украшенные вагоны поезда. По радио объявляется: «Осторожно, двери закрываются. Следующая станция «Маршал Баграмян».

Дежурная Кима Галстян поднимает диск отправления и машинист Апетнак Аракелян переводит рукоятку контролера в ходовое положение. Поезд плавно трогается с места и постепенно набирает скорость. Замелькали лампочки и светофоры, прошло менее двух минут и вот первая остановка—залитая ярким светом станция «Маршал Баграмян». Цветами и улыбками встретили голубой экспресс работники метрополитена и московские коллеги, приехавшие в Ереван для наладки и пуска первых поездов.

Следующая остановка станция «Еритасардакан» встретила поезд музыкой и задорной молодежной песней. И снова в путь.

Поезд плавно поворачивает на юг и выходит к центральной станции метрополитена—«Площади Ленина». Опять горячие, сердечные приветствия, теплая радостная встреча с тбилисскими метростроевцами.

— Еще недавно армянские специалисты стажировались в Тбилиси, — говорит начальник станции «Марджанишвили» Отар Себисерадзе, — познакомились с организацией и работой всех служб нашего метрополитена. А сейчас мы снова вместе, как самые близкие друзья и коллеги отрабатываем рабочий режим Ереванского метрополитена.

Поезд движется дальше по подземной

трассе магистрали и скоро выходит на дневную поверхность у станции «Сасунци Давид». Здесь кончается линия пускового комплекса первой очереди Ереванского метрополитена.

В Доме связи, где установлен пульт управления движением, внимательно следил дежурный диспетчер за ходом первого поезда, поддерживал связь с машинистом, принимал сообщения с трассы, направлял действие работников всех звеньев транспортного конвейера.

В столице Армении царил необычайно праздничное оживление. Ереванцы поздравляли друг друга с осуществлением заветной мечты—вводом в действие метрополитена.

С большим воодушевлением и признательностью восприняли трудящиеся Еревана и республики сердечное приветствие Центрального Комитета КПСС, в котором проявлена огромная забота Коммунистической партии и правительства о благе и процветании Советской Армении.

Состоялись многолюдные митинги. Свои сокровенные чувства и мысли выразил бригадир арматурщиков треста «Ерпромстрой» Г. Хриян: — Нам, строителям, привычны слова «сдан объект», «пущен цех», «введена в действие линия». Но пуск метрополитена — событие особое. Это этап в жизни города, на-

чало его новой истории, первый шаг в день грядущий. Теплое приветствие ЦК КПСС зовет нас продолжить эстафету ударного труда, работать еще лучше, ознаменовать одиннадцатую пятилетку новыми производственными свершениями.

— Жители нашего города получили прекрасный подарок, — сказал рабочий производственного объединения «Армэлектродвигатель» Г. Саргсян. — Ереванцы уже воспользовались преимуществом метрополитена— скоростью передвижения, сокращением времени пребывания в пути. Станции метрополитена— это настоящие дворцы. Их внешний вид, безукоризненная чистота являются источником радости, хорошего настроения. Мои товарищи, да и я сам, побывав в метрополитене, выхожу из него внутренне мобилизованными на новые созидательные дела.

Трудовую эстафету от строителей приняли эксплуатационники. Молодой коллектив управления метрополитена проделал большую работу по освоению сложной техники, обеспечению четкого производственного ритма. На финишном этапе строительства он принимал активное участие в наладке и регулировке всего оборудования и сейчас обеспечивает слаженную и четкую работу транспортного конвейера, бесперебойное безаварийное дви-

жение поездов, культурное обслуживание пассажиров.

Первые два года эксплуатации Ереванского метрополитена показали, что все звенья и службы подземного транспорта работали хорошо, успешно справились с поставленными задачами. За два года метрополитеном было перевезено 39 миллионов пассажиров.

Используя передовой опыт московского и других метрополитенов страны, ереванцы применили ряд новейших достижений науки и техники. К ним относится система АРС (автоматическое регулирование скоростей). Эта система дала возможность обслуживать электропоезда без помощника машиниста. На всех тягово-понижительных подстанциях установлены сухие безмасленные трансформаторы и выключатели высокого напряжения с воздушным электромагнитным гашением дуги. На линиях используются вагоны нового типа, оборудованные автоматическим тиристорным управлением.

На очереди внедрение в станционном хозяйстве телевидения для контроля за отправлением поездов и движением пассажиров, дистанционное управление работой тягово-понижительных подстанций, насосных и вентиляционных установок.

## ТРАССЫ БУДУЩЕГО

Институтом «Ереванпроект» разработана комплексная схема развития всех видов городского пассажирского транспорта Еревана, в том числе метрополитена на 2000 год и первая очередь — на 1990 год.

Схема метрополитена на перспективу представляет собой три пересекающиеся в центре города диаметра: Северо-Запад-Юго-Запад, Запад-Восток, Северо-Восток-Юг общей протяженностью 47 километров. В точках пересечения диаметров создаются пересадочные станции «Еритасардакан», «Площадь Ленина», «Главный проспект».

Прежде всего на трассе первой очереди будет завершено строительство станции «Октемберян». Здесь уже проложены боковые станционные тоннели, строится средний станционный зал и наклонный ход к кинотеатру «Россия». Строительство станции ведется в трудных гидрогеологических условиях, на действующей линии, без перерыва движения поездов, что представляет сложнейшую инженерную задачу, не встречавшуюся в практике отечественного тоннелестроения.

Одновременно продолжается строительство линии первой очереди протяженностью 4 километра. От станции «Сасунци Давид» трас-

са метро пойдет на юг вдоль железнодорожного пути Ереван-Масис по дневной поверхности до наземной станции «Горцаранаин», расположенной в южном промышленном районе столицы (автор проекта — архитектор Г. Гукасян.)

Пассажиры, приезжающие на станцию «Горцаранаин», проходят по перрону мраморного зала, украшенного барельефами, и спускаются по эскалатору в вестибюль. Мощные арки поддерживают круглое ребристое железобетонное покрытие. Стены вестибюля облицованы Октемберянским красным туфом, пол устлан полированным Памбакским черным гранитом. Вестибюль станции имеет два выхода на улицу Таманцинери в сторону проспекта Орджоникидзе и кабельного завода.

В канун Нового 1983 года на станцию «Горцаранаин» пришел пробный поезд, а в июне она приняла первых пассажиров.

От станции «Горцаранаин» трасса метро уходит под землю. Строительство станции «Шенгавит» между улицами Татевосяна и Таронци ведется открытым способом в котловане с последующей засыпкой грунтом, причем впервые вся станция, вспомогательные служебные помещения и вестибюль располагаются под единым сводом. Односводчатый

вариант явится новым типом для Ереванского метрополитена, позволяющим строить станции в более короткие сроки, с минимальными затратами и эстетическим эффектом.

Налево от станции «Шенгавит» с выходом на дневную поверхность пойдет ветка к вагонному делу метрополитена. Оно предназначается для отстоя и ремонта подвижного состава и отдыха машинистов поездов. Направо от станции «Шенгавит» трасса в перегонных тоннелях направится к станции «Площадь Спандаряна». Станция глубокого заложения состоит из трех тоннелей и связана с наземным вестибюлем эскалаторами, за ней предусмотрено строительство специальных тоннелей для оборота поездов.

С пуском станции «Площадь Спандаряна» будет завершено строительство первой очереди метрополитена общей длиной 11,6 километра. Она будет иметь девять станций.

Институт «Армгипротранс» составил технико-экономическое обоснование и проект продолжения первой очереди метрополитена в сторону Ачапняка, где предполагается построить две станции глубокого заложения у кинотеатра «Арагац» и в районе 15-го жилого квартала. Она свяжет Ачапняк и Давидашенский жилые массивы с центром и другими районами города.

Линия метрополитена будет продолжена и в северном направлении. Она пройдет от станции «Дружба» под улицей Комитаса до пересечения с проспектом Азатутян и далее к автомобильному заводу. Намечено сооружение четырех станций. Эта линия глубокого заложения. Она свяжет район 26 комиссаров через центр города с южным промышленным районом, освободит улицу Комитаса от трамвайных путей, что увеличит ее пропускную способность.

Новая линия метрополитена Запад-Восток соединит западный жилой массив с Норкским. Она возьмет начало от станции «Ахтанак», пройдет через Араратский массив, рядом с автовокзалом и крытым рынком, пересечет Главный проспект и через действующую станцию «Еритасардакан» направится в Норкский массив. Благодаря этой линии жители Западного и Норкского массивов получат удобную и быструю связь с центром города.

В далекой перспективе трасса подземного скоростного транспорта протянется с северо-востока на юг, от улицы Киевлян через центр города, Нор-Ареш, Эребуни в южный промышленный район.

В проектах новых линий сотрудниками «Армгипротранса» применяются новые прогрессивные конструктивные и технологические

решения, родившиеся и осуществленные на строительстве первой очереди Ереванского метрополитена: высокоэффективные сейсмические связи в обделке подземных сооружений, буровые связи с анкерами взамен обычных распорных металлических связей, новый тип колонн высокой несущей способности на станции «Площадь Спандаряна» и ряд других интересных разработок.

Ереванский метрополитен будет непрерывно расти вместе с городом. Пройдут годы, голубые поезда появятся в новых районах столицы Армении, но день пуска первой линии метрополитена—7 марта 1981 года—навсегда останется в памяти ереванцев, как большой народный праздник, принесший им Скорость, Комфорт и Красоту.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Участникам строительства первой линии Ереванского метрополитена	3
Указ Президиума Верховного Совета СССР	5
Ереванский метрополитен—	
новь древнего города	17
Восьмой в стране	24
Сквозь скалы	32
Ударная, всенародная	40
Вестибюли и станции	53
Идут поезда	74
Трассы будущего	83

Шкулев Анатолий Петрович  
ЕРЕВАНСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

Изд. редактор М. Г. Назарян, художник С. Г. Сафян  
худ. редактор Г. К. Мнацакян, тех. редактор К. Г. Саркисян, контрольный корректор А. А. Азарян

ИБ № 3779

Сдано в набор 26.07.1982 г. Подписано к печати 13.06.1983 г. Формат 60×90<sup>1/32</sup>: Бумага мелованная. Печать высокая. Гарнитура «Литературная». 2,75 усл. печ. л. Уч. изд. 2,55 л. Заказ 2020. ВФ 07275. Тираж 3000. Цена 25 к. Издательство «Айастан», Ереван-9, ул. Теряна, 91. Типография № 1 Госкомитета Арм. ССР по делам издательства, полиграфии и книжной торговли, Ереван, ул. Алавердяна, 65.