

МЕТРО СТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»



Тоннельщики на новом пути

Участок Александра Анатольевича Мединцева из ТО-6 с февраля работает на субподряде у Транснинжстроя, сооружает верхнее строение пути в левом перегонном тоннеле между будущими станциями метро «Шипиловская» и «Зябликово».

Перегон этот, проходящий под улицей Мусы Джалиля, по московским меркам совсем невелик, короче одного километра. Возможно, что такое необычно малое расстояние между станциями связано с многолюдностью этого района. Ведь вдоль всей улицы, причем с обеих ее сторон, вьются многоэтажные жилые дома. И уже точно по этой причине проектировщиками предусмотрены особые меры для значительного уменьшения шума от прохождения поездов. Имеется в виду монтаж рельсов на так называемых лежнях, представляющих из себя фигурные железобетонные блоки длиной 2,5 м. Укладываемые в тоннеле продольно, они так надежно отделяются от лотка резиновыми прокладками, что бетон нигде не соприкасается с бетоном и, соответственно, вибрация от колес метропоезда не передается тоннельной обделке. Кроме горизонтальных прокладок есть и боковые, и торцевые, отделяющие лежень от упора в путевом бетоне. Каждая горизонтальная прокладка состоит из двух клиновидных половинок. Смещающая их относительно друг друга, можно очень точно регулиро-

вать высоту прокладки в целом.

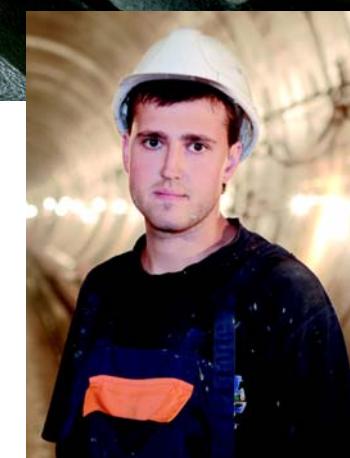
Есть информация, что такой вариант конструкции подземного пути был успешно применен в новосибирском метро. Там же, в растущем мегаполисе на реке Обь, изготавливают теперь лежни для московского метро. Наши тоннельщики впервые имели с ними дело и поначалу испытывали определенные трудности.

О самой главной из них сказал участковый маркшейдер Валерий Юрьевич Исаенко:

—На первом этапе укладки бетона требовалось обеспечить очень высокую точность размеров конструкции. Допускаемое отклонение по высоте не должно было превышать двух миллиметров на длине 2 метра. Представляет? Рельсы с такой точностью не укладываются. А в ППР эти миллиметры указаны для бетонного подлежневого основания.

Пока мы были еще в вагончике, Валерий Юрьевич принял было на брасывать эскиз, чтобы объяснить, как лежни прижимаются к тому самому бетонному основанию, но потом просто предложил все посмотреть на месте, в тоннеле.

Стройплощадка, на которой теперь вместе с генподрядчиками из Транснинжстроя базируются метростроевцы, находится примерно посередине перегона и протянулась



вдоль дома № 29 по улице Мусы Джалиля. Там сначала надо по четырем маршрутам железной лестницы спуститься в котлован, где генподрядчики сооружают венткамеру. Оттуда еще четыре лестничных марш вниз, и ты уже в рабочей зоне ТО-6, представленного здесь помимо участка Александра Анатольевича Мединцева еще и путевским участком Николая Нестеровича Селезнёва.

Такое достаточно глубокое заложение перегонных тоннелей связано с тем, что трасса дальше подныривает под Замоскворецкую линию. Пройдены эти тоннели были еще в середине прошлого десятилетия. За прошедшее с той поры время их железобетонная обделка успела как-то потускнеть. На таком фоне выигрышно смотрится свежий путевой бетон.

Маркшейдерская служба пятого участка: А.М. Харитончук, Л.Б. Антипов, П.К. Гульбяков, В.Ю. Исаенко.



Фото А. Попова

На подземной «самоходке» — М.Д. Мацюк, Г.С. Старых (бригадир), С.А. Кувичинский, А.А. Кондратов, С.В. Зинец.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

В левом тоннеле он уложен по всей длине перегона, причем бригады продвигались заходками метров по 50–60 от его концов к середине. Теперь бетонируются банкетки.

Молодой горный мастер Василий Александрович Костроменков — потомственный тоннельщик. Судя по всему, он доволен, что ему довелось с самого начала осваивать новую технологию:

—Наиболее сложным моментом была бетонировка подлежневого основания. Ее точность обеспечивалась хорошо поставленной маркшейдерской работой и постоянным контролем со стороны мастеров. На первых заходках было сложно, но потом люди приспособились. Наши плотники сделали шаблоны, маркшейдеры их проверили и узаконили. Дело пошло. Основной вклад в него внесли бригады Сергея Львовича Шарова, Сергея Николаевича Бражку, Геннадий Семеновича Старых.

Как раз с Геннадием Семеновичем в тот день, 11 августа, удалось пообщаться. Вот что он сказал о непривычных требованиях к размерам монолитной конструкции:

—Точность до двух миллиметров дала нам не сразу. Но на нашем участке хороший маркшейдер. Он все очень доходчиво объяснил, и у нас стало получаться, как надо. По



Горный мастер путевского участка К.В. Штанько.

банкеткам допуски не такие жесткие, но мы уже привыкли всё делать с высокой точностью.

Бригадир одобрительно отозвался и о механической службе участка, помогавшей управляться в тоннеле с лежнями, каждый из которых весит около 750 кг.

Под руководством механика Сергея Анатольевича Старостина от грузового ствола была проложена узкая колейка, а в тоннеле лежни перегружались на самоходную телегу с электрической тягой, оборудованную кран-балкой. Эта же телега может перевозить два куба с бетоном.

От применения мотовоза тоннельщики отказались из-за его тяжести. Технология путевых работ с использованием лежней предъявляет особые требования и по этой части.

—По прежней схеме, — говорит Валерий Юрьевич Исаенко, — мы лишь один раз выставляли путь, проверяли его и бетонировали, а тут один какой-нибудь отрезок до десятка раз рихтовали, потому что все замеры идут от рельса. После каждой операции нужно было рихтовать снова. Причем, мы выставляем высоту, а путевые держат колею. А какой в итоге будет эффект, узнаем после пуска.

Юрий ПЕТРУНИН.

Владимир РЕСИН: «Ликвидировать всё некомфортное жилье в городе»



Накануне Дня строителя, который в этом году отмечали 8 августа, главный прораб Москвы, первый заместитель мэра в правительстве города Владимир Иосифович РЕСИН ответил на самые актуальные вопросы, которые интересуют горожан. Публикуем некоторые ответы.

—Как вы оцениваете подготовку Москвы к жаре, и какие выводы надо сделать правительству, чтобы москвичи легче переносили такие аномальные метеоусловия?

—Москва специально не готовилась к тому, что температура достигнет 40 градусов. Мы не могли предусмотреть того, чего в столице не было никогда. Но раз уж это случилось, надо сделать выводы из сложившейся ситуации и предусматривать её на будущее. Слава богу, что Москва обеспечена электроэнергией: никаких сбоев не было ни в жилых домах, ни в промышленности, ни в медицине, ни в учреждениях культуры... Ну а чисто бытовые выводы такие: надо при проектировании, особенно общественных зданий, больниц и поликлиник, предусматривать кондиционеры.

—Будут ли сноситься пятиэтажки в Москве, и главное, куда будут переселять людей — уж не в Подмосковье ли?

—Правило у нас такое: где живет человек, там он и останется жить. А что касается программы сноса пятиэтажек, то их две. Первая касается пятиэтажек сносимых серий, она идет к концу — осталось снести всего около 500 зданий, что будет завершено максимум к 2012 году. Но мы разработали программу по некомфортному жилью — 35 миллионов квадратных метров такого жилья в городе будет реконструировано, капитально отремонтировано или снесено. И люди будут получать новое жилье только в своем районе. Эта программа долгиграющая, она включена в недавно принятый Генплан развития города.

Вторая проблема — транспорт. Здесь картина еще сложнее, чем с жильем. С одной стороны, горожане понимают, что дороги нужны. С другой — как только речь заходит о строительстве дороги непосред-

—Какие вопросы при обсуждении Генплана оказались для жителей самыми животрепещущими?

—В основном те же самые проблемы, которым уделяют внимание городские власти. Если говорить о крупных блоках проблем, то это в первую очередь жилье. Очень много было вопросов, предложений, замечаний по жилищным программам — по сносу ветхого жилья, по капремонту. Каждый хотел бы в будущем жить в лучших, более комфортных условиях. Для кого-то это означает, что нужно сохранить то окружение, которое есть. Согласно новой терминологии, введенной Генпланом, это означает зону стабилизации. Для кого-то, наоборот, нужно как можно быстрее снести ветхое жилье и построить новое, то есть обозначить квартал как зону развития. Бывало и так, что в одном микрорайоне сочетаются и хорошие дома, и ветхие. Проводилось много индивидуальных консультаций и встреч с жителями. В итоге в абсолютном большинстве случаев принято решение, которое устраивает большинство жителей микрорайона.

Вторая проблема — транспорт. Здесь картина еще сложнее, чем с жильем. С одной стороны, горожане понимают, что дороги нужны. С другой — как только речь заходит о строительстве дороги непосред-

ственно рядом с вашим микрорайоном, возникает протесты. Был ряд поправок к Генплану, которые сводятся к тому, что тот или иной участок новой трассы будет строиться подземным способом. Это дорогой метод, но мы часто идем навстречу жителям, потому что их аргументы, их тревоги понятны. У нас уже накоплен хороший опыт подземного транспортного строительства, так что технических сложностей, как правило, нет.

И третья проблема — это социальная инфраструктура. Сегодня, когда мы строим новые микрорайоны, все необходимое проектируется и строится комплексно. Когда появляются первые жители, у них уже есть все необходимое. В то же время в сложившихся районах нередко не хватает социальной инфраструктуры. Хочу подчеркнуть, что согласно Генплану строительство необходимой жителям социальной инфраструктуры возможно и в зонах стабилизации.

—Во время обсуждения Генплана зучало много критики именно по этому вопросу. Говорили, что в Генплане слишком много зон развития, что, например, весь центр должен стать зоной стабилизации.

—На самом деле согласно федеральному законодательству нет никаких зон стабилизации. Это было, так сказать, ноу-хау московских

сантов, желающих вознестись на почти 90-метровую высоту, — щебечущие птички и разлапистые павуки, плетущие сети. Вместо широкой набережной вдоль Москвы-реки — кучи песка и земли. В щели между бетонными плитами пробивается растительность, достигающая местами человеческого роста. Долгострой разделен с поселком Речник хилям заборчиком, через который, как рассказали нам охранники, регулярно перелезают нетрезвые молодые люди с намерением влезть на «летающую тарелку».

Прозрачные лифты, установленные год назад, конечно же, не работают. Но мы очень хотим попасть в нутро висячего эллипсоида и отправляемся вверх по эвакуационной лестнице. С каждым пролетом нашему взору открываются прекрасные виды: вот показался Гребной канал, вот Останкинская башня, сталинские высотки. Под мостом шныряют речные трамвайчики и моторные лодки с водными лыжниками. Преодолев 500 ступенек, открываем дверь и оказываемся внутри предполагаемой обзорно-едальной площадки. Здесь пыльно, и гораздо более душно, чем на улице. О когда-то бурном строительстве напоминают бочки с краской, блоки со стекловатой да пустые пивные бутылки.

Панорамные окна заклеены пленкой — для лучшей сохранности. Замечаем разбитое стекло. Охранники объясняют, что его выбило во

специалистов. По федеральному законодательству зона развития — везде. Но наши проектировщики, которые при подготовке Генплана изучали столичные микрорайоны, сделали вывод, что в городе достаточно много мест, которые вполне сложились: там есть добротный жилой фонд, жители удовлетворены своим окружением. Однако зачастую в таких микрорайонах не хватает современной социальной инфраструктуры — детских садов, парковок. Они могут и должны строиться, поскольку в данном случае речь идет об улучшении городской среды, о том, что необходимо самим жителям.

Считать, что все хотели бы попасть в зону стабилизации, заблуждение. В городе, к сожалению, есть еще довольно много некомфортного жилья. А нормы, предъявляемые к жилищу, за последние годы сильно изменились. То, что 20–30 лет назад считалось пределом мечтаний, уже не котируется. Люди не хотят жить с маленькими кухнями, с проходными комнатами и так далее. Сегодня мы очень много внимания уделяем проблеме некомфортного жилья. Как только появилась перспектива завершения программы сноса пятиэтажек, сразу же была принята новая перспективная программа — ликвидации всего некомфортного жилья в городе.

время сильнейшей грозы несколько дней назад. Говорят, грохот был, как от рванувшего фугаса. Однако обошлось без страшных последствий.

Неприятности, кстати, могли случиться уже зимой. Предполагалось, что вся поверхность смотровой площадки будет обогреваться: убирать снег ломом и лопатой здесь нереально. Но установка «умной» системы, равно как и прочих коммуникаций, закончилась, едва начавшись. «Повезло, что зима была малоснежной и без оттепелей», — говорят инженеры. — Иначе снег и лед мог сорваться с крыши нашего эллипсоида с непредсказуемыми последствиями. Интересно, кто бы платил за ремонт машины в этом случае?..

—В прошлом году из-за нехватки финансирования шла речь о том, чтобы передать данный объект в аренду с условием завершения его обустройства за счет инвестора, — рассказал «МК» источник в городской администрации. — Но объект оказался непривлекательным, мы даже не проводили тендера — ни один инвестор не захотел заниматься его эксплуатацией.

По некоторым данным, в «тарелку» нужно вложить еще от 1,5 до 2 миллиардов рублей. И отбоятся эти деньги не через год и даже не через пять. Полноценный ресторан на верхотуре сделать невозможно: даже небольшой пожар приведет к десяткам жертв. Остается лишь устроить бар с напитками и легкими закусками. А на этом много не заработаешь.

Теперь у города есть два варианта. Первый — законсервировать повисшую в воздухе «тарелку» на неопределенный срок и внимательно следить за ее состоянием. Второй — забыть про организацию кафешки и использовать эллипсоид по другому назначению. Например, включить его в городские экскурсионные маршруты, использовать для метеонаблюдений или создать телестудию. Как бы ни было, проблему надо решать как можно скорее: первый снег может выпасть через каких-то три месяца. Хотя в нынешнюю жару представить такое почти невозможно.

Ольга ГРЕКОВА.

Из «летающей тарелки» никто не ест



Подвесной ресторан на Живописном мосту забыт и заброшен

27 декабря 2007 года был торжественно открыт 7-километровый отрезок трассы Звенигородского проспекта от МКАД до улицы Народного ополчения. Здесь два уникальных объекта — Северо-западные тоннели и Живописный мост через Москву-реку. Напомним, что три километра трассы занимают Северо-западные тоннели, проложенные Московским метростроем: два основных диаметром по 14 метров — для автомобильного движения и поездов Строгинской линии метро, между ними — сервисный тоннель.

А Живописный мост через Москву-реку стал первым в столице вантово-пилонным мостом протяженностью 1460 метров. Пролет дорожного полотна длиной 410 метров подведен на высоте около 30 метров от поверхности воды на 72 вантах к несущему пylonу моста — металлической арке, установленной перпендикулярно магистрали на опоры, смонтированные в воде. Под самой аркой, на высоте 100 метров, подвешена «летающая тарелка», в которой планировали ресторан и смотровую площадку. Живописный мост с его оригинальной аркой-пилоном должен был стать достопримечательностью столицы.

С тех прошло два с половиной года. Трасса работает, мчатся автомобили, по тоннелям — идут поезда метро. А где же ресторан и смотровая площадка? Об этом рассказывают журналисты «Московского комсомольца».

А как все хорошо начиналось! Красивейший Живописный мост на северо-западе Москвы эффектно украсили огромной «летающей тарелкой». Были сделаны сотни бравурных репортажей о том, как ее поднимали и устанавливали; собирались разме-

рудования до сих пор не завершены. Корреспонденты «МК» побывали внутри заброшенной точки общепита и убедились в ее потенциальной опасности.

С момента открытия Живописного моста прошло два с половиной года. Перед этим специалисты собрали «НЛО» на проезжей части и подняли под купол мостовой арки. Вряд ли инженеры тогда думали, что смотровую площадку ждет столь печальная судьба. Вместо предполагаемых очередей экскур-

ПоЖивописному мосту первой прошла строительная техника Мосметростроя.



Фото А. ПОПОВА



*Перед машиной
храбриться нечего,
Следи за
безопасностью
труда человечьего.*

Владимир МАЯКОВСКИЙ.

Раздел ведет заместитель главного инженера ОАО «Мосметрострой» Ю.К. СВЯТУХИН

НОВОСТИ: ЧТО? ГДЕ? КОГДА?

Итоги работы за первое полугодие

Подведены итоги работы ОАО «Мосметрострой» по охране труда за первое полугодие 2010 года. Отмечено, что на объектах за этот период были проведены все запланированные целевые и комплексные проверки обеспечения безопасности труда, а также учебные тревоги.

За аналогичный период 2009 года травмы на производстве получил 21 человек, а в текущем году – только четыре.

Аттестация персонала

В соответствии с требованиями действующих нормативных документов все руководящие инженерно-технические работники ОАО «Мосметрострой» для подтверждения своего статуса обязаны каждые три – пять лет проходить периодическую аттестацию по вопросам промышленной безопасности и ох-

раны труда, в том числе – подтверждать свои знания действующих «Правил безопасности при строительстве подземных сооружений» ПБ 03-428-02.

С начала текущего года центральной комиссией аттестовано около 200 инженерно-технических работников ОАО «Мосметрострой».

Подготовлен проект новых типовых норм

В настоящее время в Министерстве здравоохранения и социального развития Российской Федерации рассматривается проект «Типовых норм бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам специфических профессий строительства метрополитенов, тоннелей и других подземных сооружений специального назначения, заня-

тым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнениями».

Они разработаны специалистами ОАО «Фирма «Спецодеждаоптторг» с широким участием всех метропроектных организаций и Теркома отраслевого профсоюза.

Международная конференция

23 июня 2010 года в Москве, в Конгресс-центре Торгово-промышленной палаты РФ, состоялась IX Международная конференция на тему: «Безопасность сварочных работ. Комплексная защита сварщика».

В ней приняли участие ведущие специалисты европейских стран, работники Минздравсоцразвития, Роспотребнадзора, Ростехрегулирования, технического комитета по СИЗ. На конференцию были приглашены и приняли

№ 118

День техники безопасности

Очередной День техники безопасности на строящихся объектах и предприятиях собственной производственной базы ОАО «Мосметрострой» будет проведен во вторник, 14 сентября 2010 года.

участие представители ОАО «Мосметрострой» и его структурных подразделений.

Единый социальный телефон

7 июля 2010 года начала свою работу федеральная служба «Единый социальный телефон» – 8 800 555–0–22. По нему из любой точки нашей страны можно получить консультацию по вопросам социальной защиты, в том числе – по предоставлению мер социальной поддержки отдельным категориям граждан (выплаты, компенсации, льготы);

– по социальному обслуживанию;

– по государственной социальной помощи в виде набора социальных услуг;

– по работе органов и учреждений социальной защиты населения.

В задачи этой службы не входит консультирование по вопросам медицинского обслуживания, направления на лечение и лекарственного обеспечения.

Когда на объекте наведен порядок.



Как выяснили исследователи из университета Северной Умбрии в Италии, вишневый сок помогает марафонцам быстрее восстанавливать силы после пробега. Исследования показали, что если спортсмены пили вишневый сок перед марафоном, то они восстанавливались быстрее, чем спортсмены из контрольной группы, которые принимали плацебо.

Британские исследователи считают, что употребление небольшого количества сыра перед сном положительно влияет на качество отдыха. По мнению специалистов, в сыре содержится аминокислота под названием триптофан, способствующая снятию стрессовых состояний и нормализации сна.

По сообщению ученых из Комиссии Европейского Союза, употребление двух яблок в день помогает снизить уровень холестерина в крови как минимум на 10%. Таков результат проекта под названием Isafruit, стартовавшего в Брюсселе в 2006 году.

История шахтных трагедий

В ночь с 8 на 9 мая 2010 года за полтора часа до завершения очередной смены на угольной шахте «Распадская» в Кемеровской области с интервалом в 15 минут прогремели два мощных взрыва. В результате 67 шахтеров погибли, еще 23 до сих пор числятся пропавшими без вести, более 100 человек пострадали.

А три года назад – 19 марта 2007 года – взрыв метана на шахте «Ульяновская» унес жизни 110 человек. Эту трагедию признали крупнейшей за последние 60 лет и «разбор поле-тов» был беспрецедентным. Как выяснилось в ходе расследования, на этой шахте не соблюдались элементарные нормы техники безопасности, а увеличение концентрации метана в воздухе рабочей зоны игнорировалось.

Тем не менее, на «Ульяновской» было установлено новейшее английское оборудование, способное отследить опасность задолго до начала необратимых процессов. В случае опасной загазованности шахта должна была автоматически обесточиваться. Но систему блокировали сами рабочие – они вешали бушлаты на датчики. Чтобы не мешали работать.

Известно, что современное оборудование и горная наука способны свети риск для жизни горняков практически до нуля. Да, может случиться мгновенный выброс большого количества газа, но и это можно предсказать и свести риск к минимуму. Чаще

же всего метан скапливается постепенно. При достижении его опасной концентрации людей нужно вывести из шахты, а выработку тщательно провентилировать. Но это означает также остановить отгрузку угля, а заработная плата шахтера напрямую завязана на тонну угля, выданного «на-гора». Наверное поэтому и появлялись бушлаты на газовых датчиках.

24 мая 2007 года, через два месяца после взрыва на «Ульяновской», аналогичная трагедия повторилась на шахте «Юбилейная». Погибли 39 горняков. Здесь также стояла современная система безопасности, но причиной трагедии снова стало грубое вмешательство в её работу.

После этого Ростехнадзор провел на шахтах масштабные проверки. Те из них, где были отмечены хотя бы малейшие нарушения, закрывались, а у собственников отбирались лицензии. После этого взрывы прекратились. Но, как видим, недолго. Главное – не была сформирована новая идеология безопасности угольных шахт.

Чтобы понять, что же произошло этим летом на «Распадской», дождемся материалов расследования. Ростехнадзор составил список примерно из 15 человек, которых считает виновниками аварии. Бывшему директору шахты Игорю Волкову предъявлено обвинение в совершении преступления. Ему грозит до семи лет лишения свободы.

Ф. ЛЮКСИН.

Нужна ли эта служба?

Слышал, что необходимость создания службы охраны труда на предприятии предусмотрена действующим Трудовым кодексом. Так ли это?

Д. БОРИСОВ.

Да, это так. Такое требование содержится в статье 217. В ней записано, что «в целях обеспечения требований охраны труда, осуществления контроля за их выполнением у каждого работодателя, осуществляющего производственную деятельность, численность работников которого превышает 50 человек, создается служба охраны труда или вводится должность специалиста по охране труда, имеющего соответствующую подготовку и опыт работы в этой области».

При отсутствии у работодателя службы охраны труда их функции осуществляют работодатель...».

Осторожно – мобильный телефон!

Какие опасности таят в себе разговоры по мобильным телефонам?

И. ПИТЕРСКАЯ.

Эксперты Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) пришли к выводу, что разговоры по мобильным телефонам могут повышать риск возникновения рака головного мозга.

В течение десяти лет специалисты проводили исследования среди пяти тысяч пациентов онкологических кли-

ник в 13 странах. Они проверяли наличие связи между использованием сотовыми телефонами и риском возникновения четырех основных типов опухолей, поражающих ткани мозга.

Ученые выяснили, что повышение риска заболевания наблюдалось у тех, кто чаще использовал аппарат и имел привычку при звонке прикладывать его к одному и тому же уху. Кроме того, они установили, что вредному воздействию мобильников чаще подвержены подростки, любимым времяпрепровождением которых являются телефонные разговоры.

Отметим, что изучение степени вредного воздействия сотовых телефонов на здоровье человека ведется на протяжении многих лет. В 1990-х годах в Америке получил огласку весьма интересный судебный процесс. Адвокатам удалось доказать, что причиной смерти женщины, страдавшей от опухоли головного мозга, послужило именно использование мобильного телефона.

В свою очередь, ирландские врачи заявляют, что по результатам проведенного исследования каждый двадцатый житель Ирландии стал жертвой излучения сотовых телефонов. Среди симптомов, выявленных специалистами, отмечают нарушение сна, тошноту, усталость, раздражение кожи и спутанность сознания. Врачи подчеркивают, что подобные симптомы зарегистрированы в большинстве развитых стран.

ВОПРОС – ОТВЕТ

Как вести себя в условиях жары и смога

Жители Москвы страдают от чудовищной жары и смога. К этому примешиваются испарения от раскаленного асфальта и выхлопные газы автомобилей, концентрация которых в безветрие и сухую погоду возрастает в 10–12 раз. Как сохранить здоровье в таких непростых условиях?

Вот некоторые рекомендации.

Во-первых, надо стараться избегать длительного нахождения на воздухе ранним утром. В такое время в нем содержится максимальное количество смога. Да и в другое время суток нужно как можно реже бывать на открытом воздухе, избегая находиться на улице с 12 до 16 часов. Помимо этого надо ограничить физические нагрузки даже в закрытых помещениях, а занятый на открытом воздухе в эти дни следует избегать.

Специалисты также рекомендуют обильное питье, так как главная проблема этих дней обезвоживание. От него идут проблемы с сосудами. При высокой температуре человек сильно потеет и теряет большое количество натрия и жидкости через кожные покровы и дыхательные пути. Для возмещения потерь солей и микроэлементов рекомендуется пить подсоленную и минеральную щелочную воду, молочнокислые напитки (обезжиренное молоко, молочная сыворотка и т.д.), соки, минерализованные напитки, кислородно-белковые коктейли. А вот газированные напитки на время жары из рациона надо исключить. Категорически запрещается принимать алкогольные напитки и пиво. Следует также исключить курение, так как это провоцирует развитие острых и хронических заболеваний сердечнососудистой и дыхательной систем.

Для снижения токсичного воздействия смога медики рекомендуют, при отсутствии противопоказаний, принимать поливитамины. Употреблять легкоусвояемую, богатую витаминами и минеральными веществами пищу, помнявая, что тяжелая пища дает дополнительную нагрузку на сердце и дыхательный центр. Ешьте меньше жиров и больше пищи, богатой антиоксидантами: морскую рыбу, свежие овощи, особенно листовые салаты, шпинат, щавель – щавелевая и лимонная кислоты активизируют обмен веществ, чистят кровь.

Пейте молоко – оно давно известно как хороший сорбент, частично нейтрализующий радиацию и угларный газ. Ешьте арбузы – в них аминокислоты и минералы, которые помогают вывести из организма шлаки, в том числе соли тяжелых металлов, и даже увеличивают адаптационные возможности организма.

При усилении запаха дыма следует надевать защитные маски, увлажненные водой, а оконные и дверные проемы изолировать влажной тканью. Особенно это относится к пожилым людям, детям и тем, кто страдает хроническими недугами: сердечнососудистыми заболеваниями, сахарным диабетом, хроническим заболеванием легких, аллергическими заболеваниями. Помимо этого в помещениях следует проводить ежедневные влажные уборки.

Облегчить жару поможет холодный душ несколько раз в день, также следует периодически промывать нос и горло. При выборе одежды, напоминают медики, надо отдавать предпочтение натуральным тканям.

С УЛЫБКОЙ

Точно по инструкции

– Как вы себя чувствуете? – спросил врач пациента.
– Гораздо лучше, доктор. Думаю, мне помогло ваше лекарство. Я самым тщательным образом следовал указаниям, написанным на бутылочке.
– А что там было написано?
– «Держать плотно закрытым».

ОАО «РусГидро», являющееся собственником Саяно-Шушенской и других гидростанций, организовало сибирский пресс-тур для группы из 25 московских журналистов, в которую входил и наш фотокорреспондент Александр Попов.

Год назад, 17 августа, авария на самой мощной в России Саяно-Шушенской ГЭС унесла жизни 75 эксплуатационников и привела к огромным материальным потерям. Это наиболее трагическое техногенное событие последнего времени, особенно если учесть возможные последствия. Серьезные опасения специалистов вызывает состояние уникальной арочной плотины гидроэлектростанции.

Разрушение части агрегатов и выключение всех десяти означало, что вода из водохранилища по ним до окончания ремонта сбрасываться не будет. Поэтому на режим постоянной работы пришлось перевести плотинный водосброс, рассчитанный лишь на использование его только во время паводков. А там и без того накопились проблемы, связанные с состоянием так называемого водобойного колодца, который предназначен для гашения энергии падающей с плотины воды. Подобные устройства давно известны и широко распространены, но только на гидроэлектростанциях малой и средней мощности. Применение такого варианта на могучем Енисее было, в общем-то, рискованным, поскольку помимо разрушения дна колодца наблюдался колебательный процесс, распространяющийся от основания плотины вплоть до основания машинного зала.

Строительство ГЭС было завершено в 80-е годы, и она с тех пор работала, но официальная приемка в



промышленную эксплуатацию состоялась лишь в 2000 году. В акте приемки зафиксировано требование комиссии о незамедлительном строительстве дополнительного берегового водосброса. И оно началось, но только лишь в 2005 году. К моменту аварии в августе прошлого года водосброс еще не был готов. Поэтому премьер-министр Российской Федерации В.В. Путин, вскоре побывавший на месте событий, дал жесткое указание: «Необходимо достроить береговой водосброс к 1 июня».

И в первый день лета 2010 года на Саяно-Шушенскую ГЭС вместе с группой московских журналистов

прилетел первый заместитель премьера России И.И. Сечин, курирующий восстановительные работы на станции.

До Абакана они летели на самолете, а оттуда автобусом добирались до ГЭС. Гребень плотины увидели издалека, но масштабы гигантского гидротехнического сооружения смогли оценить, лишь подъехав ближе, когда увидели рядом с ним автомашины и людей. Высота железобетонной стены, перегородившей Енисей, составляет 245 метров, толщина в основании — 110 метров, а длина превышает один километр. И времени, и

Плотина мощно врезана в Саяны.



средств на возведение плотины было затрачено очень много. Как считают специалисты, строительство берегового водосброса по затратам вполне со всем этим сопоставимо.

Основные элементы водосброса: входной оголовок, два тоннеля длиной 1130 м, которые надо было пробить в скальных породах, пятиступенчатый перепад для гашения скорости водного потока и отводящий семи-сантиметровый канал. И перепадные колодцы, и канал имеют ширину 100 метров. Сечение каждого из тоннелей, имеющих примерно овальную форму, составляет порядка 100 квадратных метров. Проходили их буро-взрывным способом.

К началу марта проходческие работы были выполнены на 98,3 процента, а бетонные только на 80,7. Для того, чтобы справиться с укладкой остававшихся к тому моменту 130 тысяч кубов бетона, отряд строителей из 2600 человек получил к апрелю подкрепление. И все-таки нескольких дней монолитчикам не хватило. На одном из снимков, привезенных Александром Поповым из сибирской командировки, видна не залитая бетоном арматура нижнего

КОМАНДИРОВКА В СИБИРЬ



Гидроагрегат №6 снова в работе.

Строительство берегового водосброса идет к концу.

Фото А. ПОПОВА



перепадного колодца. Впрочем, природа предоставила строителям необходимое для доделки дополнительное время, так как к 1 июня уровень воды в заплотинном Енисее еще не достиг оголовка. И в любом случае пуск берегового водосброса прошел бы «всухую».

Журналисты побывали, конечно, и в машинном зале станции, где наряду с продолжающимися восстановительными работами два наименее пострадавших от аварии гидроагрегата. Полное же восстановление Саяно-Шушенской ГЭС запланировано на 2014 год. Но уже ближайшей осенью там должны осуществить такую важную операцию, как детальное обследование водобойного колодца с полным его осушением. Тогда и станут яснее перспективы гигантской плотины.

Юрий ПЕТРУНИН

АФАНАСЬЕВА
Таисия Васильевна

После тяжелой продолжительной болезни на 78-м году жизни скончалась Таисия Васильевна Афанасьева, ветеран Московского метростроя.

Таисия Васильевна более полувека трудилась в коллективе Мосметростроя. Она родилась в 1933 году в Воронежской области. В 16 лет приехала в Москву. Свою трудовую деятельность начинала в СК-3 штукатуром. Учились, доросла до главного бухгалтера СМУ-10 Метростроя, где и трудилась с самого основания этого коллектива до 2000 года.

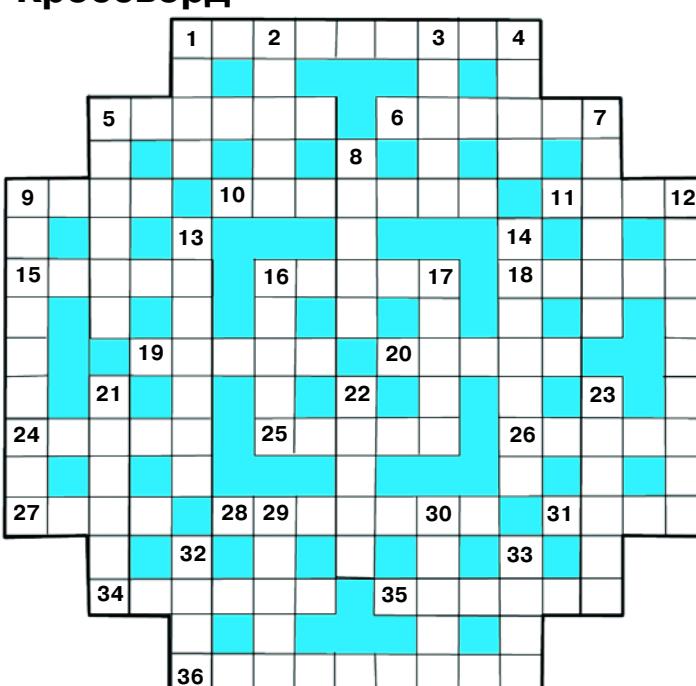
Таисию Васильевну отличали высокий профессионализм, большая трудоспособность, принципиальность и преданность своему делу. Она была любимой женой и любящей матерью, мужественным человеком и хорошим товарищем. Таисия Васильевна воспитала много благодарных учеников. В сердцах всех, кто ее знал, кто общался и работал с ней, оставила о себе самую светлую память.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойной.

**Совет ветеранов
Московского метростроя.**



Кроссворд



По горизонтали: 1. Лестница-чудесница. 5. Мужское пальто в талию, со сборками. 6. Единица измерения углов, температур, концентрации спирта. 9. Задняя часть корпуса лошади. 10. Станция Люблино-Дмитровской линии метро. 11. Имя брата Степана Разина, казненного вместе с ним. 15. Головной убор высшего православного и католического духовенства. 16. Бущущий цветок. 18. Горная страна (система) в центре Азии. 19. Самый быстрый стиль плавания. 20. Огородное травянистое растение, употребляемое как пряная приправа. 24. Смазка. 25. Так называлась бы по тому же самому цвету футбольная команда «Рубин» в старину. 26. Фильм-балет по рассказу Чехова «Анна на шее». 27. Вулкан на одном из Курильских островов. 28. Тригонометрическая функция. 31. В восточной поэзии – двустишие с законченной мыслью. 34. Большой, обычно продолговатый стог сена или соломы. 35. Толстая, стёганая подстилка на кровати. 36. Эпоха Возрождения, пришедшая на смену Средневековью.

По вертикали: 1. Отечественный легковой автомобиль времен Великой Отечественной войны. 2. Деликатесный малокалорийный орех. 3. Крупный промышленный город на северо-западе Италии, который в 2006 году был столицей Зимних олимпийских игр. 4. Горная порода, содержащая металл или полезный минерал. 5. Вес товара с упаковкой. 7. Речка в пушкинском Михайловском. 9. Алмазоносная горная порода. 12. Офицерское звание. 13. Танец с чётным количеством танцующих пар. 14. Кессонная болезнь. 16. Река в Башкирии, приток Камы. 17. Ряд брёвен, настилаемых на что-нибудь. 21. Правовое положение. 23. Нить в виде узкой металлизированной плёнки. 29. Наградной знак. 30. У мусульман – пост в течение рамадана. 32. Популярная мера объема жидкости. 33. Этап выемки грунта из котлована.

Составил М. ПЕТРУНИН.

**УЧРЕДИТЕЛЬ – ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»**

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1- 01803 от 28.04.05.

**Редактор
Ф.А. БЛИНОВА**

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы., д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 17.08.2010 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2031

Заказ № 2047