

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

### НОВОСТИ

#### ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Указом президента Российской Федерации за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу орденом Дружбы награжден **Геннадий Яковлевич ШТЕРН**, генеральный директор открытого акционерного общества «Московский метрострой».

#### МЭР ОПРОБОВАЛ НОВУЮ МАГИСТРАЛЬ

В субботу, 24 ноября, мэр Москвы Юрий Михайлович Лужков совершил пробную поездку по готовящейся к пуску Краснопресненской магистрали. Его автомобиль проехал от проспекта Маршала Жукова в сторону МКАД — к началу Ново-Рижского шоссе, используя долгодождаемый короткий путь по Живописному мосту над Москвой-рекой, и по Серебряноборскому тоннелю. Потом в штабе строительства на точке «С» прошло совещание, на котором было принято решение — открыть движение по магистрали 28 декабря.

#### НА ДЕКАБРЬ ОСТАНЕТСЯ 120 П.М.

Подходит к концу укладка путевого бетона в перегонных тоннелях между станциями «Крылатское» и «Строгино». При месячном задании в 1266 погонных метров бетон к 26 ноября был уложен более чем на 1 км, что составило 82 процента. На декабрь перейдет всего лишь 120 п.м., а это около 1 процента от общей длины тоннелей сдаваемого перегона.

#### С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Суммарный план-задание на ноябрь по всем одиннадцати забоям, открытым на продолжении Люблинско-Дмитровской линии, составляет 140 колец обделки. Из них к 26 ноября было смонтировано 123 кольца, или 88 процентов. Наиболее успешно ведется проходка наклонного хода станции «Достоевская». За неполный месяц участок Накипа Файзрахманова из СМУ-8 смонтировал там 17 колец при ноябрьском плане 10 колец. Также перевыполнили ноябрьское задание: участок Николая Полосухина из СМУ-1 — на проходке правого перегонного тоннеля диаметром 7,5 м у станции «Марьяна Роша» и участок Евгения Корчагина из СМУ-6 — на проходке левого станционного тоннеля «Достоевской».

#### ЗАДАЧА — ПРОЙТИ ПОД БОСФОРОМ



Руководитель комплекса по строительству за рубежом Андрей Викторович Павленко сообщил из Стамбула, что на стройплощадку доставлен ТПК фирмы «Херренкнехт» диаметром 6 м, предназначенный для проходки тоннеля под проливом. Команда из 41 метростроителя ведет монтаж комплекса и прокладывает коммуникации.

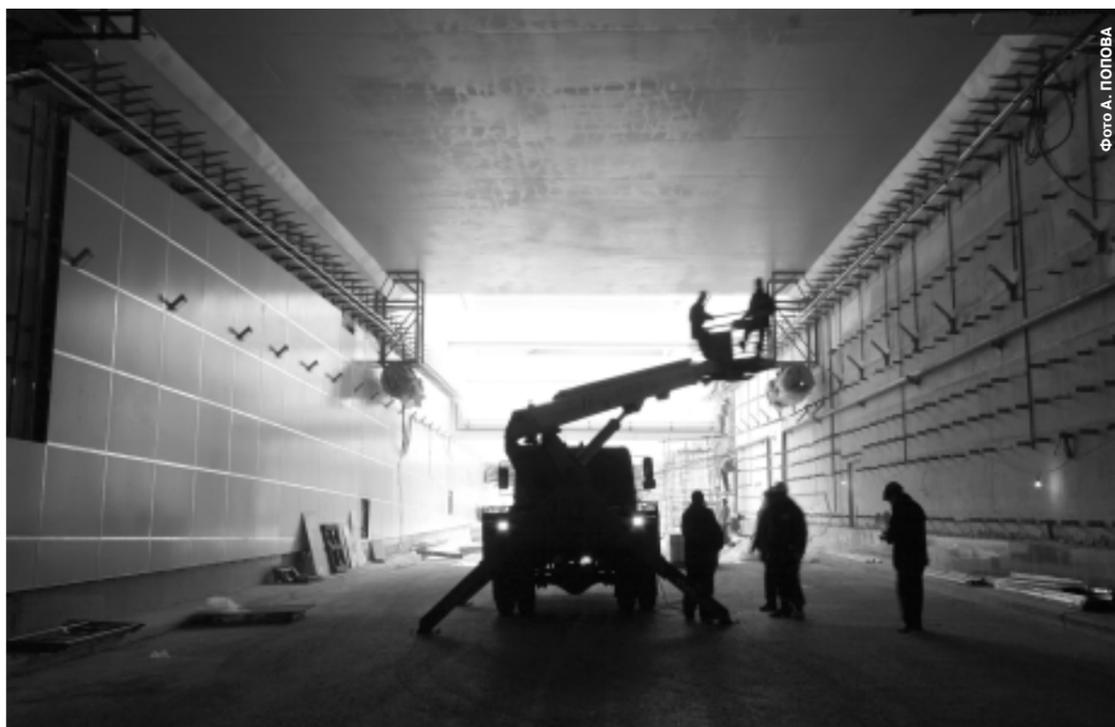
## Жаркая зима монтажников

Второй участок СМУ-4 под руководством Александра Николаевича Нечаева осуществляет большой комплекс монтажных работ на точке «С» готовящихся к пуску Серебряноборских тоннелей. На самом деле сфера действий этого коллектива намного шире. По обоим большим автотранспортным тоннелям она заходит на километр в сторону точки «D» (из общей их длины в 1,5 км). И на направлении, ведущем к МКАД, участок отвечает за два полукилометровых отрезка тоннелей, построенных открытым способом.

А кроме всего этого надо иметь в виду несколько десятков различных технических и служебных помещений, сооруженных как в межтоннельном пространстве, так и над тоннелями, а также — над монтажными камерами.

Участок Нечаева специализируется и по электрике, и по сантехнике. С электромонтажниками работают горные мастера Александр Алексеевич Бабухин и Михаил Викторович Краснощёков. Вторым видом монтажных работ на точке «С» руководят горные мастера Василий Борисович Воронов, Валерий Алексеевич Илюхин и Юрий Алексеевич Коростелев.

Вместе с вахтовиками второй участок насчитывает на точке «С» более 80 человек. Многие такими силами, конечно, уже сделано. И, прежде всего, по большому левому тоннелю. В коллекторе, сбоку от метрополитеновского тоннеля, проложены пластмассовые трубы «Хобас» диаметром 420 мм, предназначенные для самотёчного водоотвода. В начале открытого способа работ под перекрытием смонтированы струйные вентиляторы. На большом протяжении сданы под монтаж кронштейны. В собранном из коробов вентиляционном канале, который проходит под всем сводом автотранспортного тоннеля, установлена основная часть клапанов, и



звено монтажников, возглавляемое Константином Владимировичем Кирилловым, перешло в правый тоннель.

Металлические короба, сложенные в гигантские штабеля, еще с прошлого года лежали на рампе. И теперь, соединённые в цельную конструкцию, стали рабочим местом для наших монтажников. Прямо скажем, необычным рабочим местом. По сути, это еще один тоннель внутри большого тоннеля, причем, полностью металлический. В нем ничего лишнего. Шаги по плоскому полу гулко отдаются в замкнутом пространстве. Единственный источник света удалился

от входа метров на сто. Правда, имеется еще подсветка от незакрытых пока прямоугольных отверстий в полу, как раз и предназначенных для клапанов, которые будут регулировать воздухообмен между вентканалом и автомобильным тоннелем. Клапана, весящие 130 кг, через те же отверстия подаются вверх с помощью лебёдки. Потом в дело идут резиновые прокладки и болты. Операция, как видно, простая. Неприятно было находиться в коробах лишь тогда, когда внизу велась сварка или шлифовались стены. В такие моменты приходилось доставать респираторы. Ну, а теперь условия для работы вполне приемлемые. За два дня звено Кириллова установило 40 клапанов из оставшихся 200.

Горные мастера В.А. Илюхин и В.Б. Воронов.



Слесарь А.М. Панин и бригадир И.В. Байдин.



Идет монтаж постоянных светильников.

Электрики в тоннеле, построенном открытым способом. Слева направо: М.В. Решетников, К.С. Рубинович, С.С. Гайворонский, С.И. Юмкин, Д.А. Какушкин (водитель автовышки).

### ВЕСТИ СО СТРОЕК

Но монтажники на точке «С» имеют дело и с клапанами совсем другого типа. Предназначенные для больших немецких вентиляторов, они и сами очень велики. Их габариты 8x4 метра, вес каждого более 5 тонн. И подвешиваются такие громадины на 9-метровой высоте. Но еще до того надо решать очень сложные такелажные задачи. Об этом рассказал мастер Василий Борисович Воронов:

— Удобных путей подъезда нет. Всё перекопано, перегородено и постоянно меняется. Доставка каждого клапана на его место в венткамере даётся с трудом и требует индивидуального подхода. На сегодня, на 21 ноября, мы установили 12 штук, но еще 14 дожидаются сигнала о строительной готовности.

Если уж на поверхности стройплощадки возникают такие проблемы, что говорить о многоэтажном лабиринте служебных и технических помещений. Без проводника, в роли которого любезно выступил еще один мастер, Валерий Алексеевич Илюхин, мы вряд ли нашли бы место, где в межтоннельных переходах тянет трубопровод, двигаясь в поперечном направлении, звено Ивана Васильевича Байдина. В тот день оно подошло к стене, за которой бетонщики из ООО «Тоннель-2001» только еще готовились бетонировать основные конструкции. Но это был единственный случай на нашем пути, когда монтажники явно «наступали на пятки» строителям. В основном же огромный объект выстроен и почти полностью предоставлен в распоряжение, как отде-

## Щит для проходки наклона

Как уже сообщалось в «Метростроевце» за 16 ноября, недавно из Канады вернулись наши специалисты, участвовавшие в приемке тоннелепроходческого комплекса, изготовленного фирмой «Ловат», для предстоящей проходки эскалаторного тоннеля станции «Марьяна Роцца». Наш корреспондент взял по этому поводу интервью у одного из участников заокеанской приёмки, главного технолога Мосметростроя Владимира Борисовича БОГДАНОВА.

— Как и когда появилась сама идея механизированной проходки наклонного тоннеля?

— В России щитовая проходка наклонного тоннеля для метро будет осуществлена впервые. Нечто подобное было в угольной промышленности. Для разработки наклонных пластов ЦНИИПодземмаш в конце 70-х годов создал комплексы КН-3, «Сибирь». Но там максимальные углы наклона не превышали 25 градусов. На Западе нечто подобное тоже было, но не для метро. Например, та же канадская фирма «Ловат» для прокладки автотолорожного тоннеля под рекой разработала комплекс, который под углом 15 градусов уходил в землю, шёл под руслом, а потом выбирался на поверхность. А для эскалаторного тоннеля метро мы сформулировали техническое задание (ТЗ) впервые. Потом мы устроили тендер, разослали это ТЗ по ведущим фирмам. Кроме «Ловата» в нем участвовали «Херренкнехт», «ВИРТ», «Мицубиси». Канадцы этот тендер выиграли.

Правда, пока не все наши пожелания будут выполнены. Первоначально имелась в виду проходка одним механизмом нисходящего наклона, станционного тоннеля и восходящего тоннеля. Но потом от этой идеи отказались, так как возникло бы много дополнительных вопросов. Прежде всего, потребовалось бы менять конструкцию эскалаторов, так как радиус перехода от наклонной проходки к горизонтальной должен быть не менее 100 метров. Кроме того, такой вариант влечет за собой переделку зон Е и натяжных, соответственно и фундаментов. Ещё придётся разбирать кольца обделки. В общем, идея сквозной проходки заманчивая, но мы пока решили остановиться на частной задаче. И щит, изготовленный фирмой «Ловат», пройдёт сверху наклонный ход, потом в нижней точке эскалаторного тоннеля будет разобран, по частям выдан на-гора. А внизу останется его оболочка. Ее сопряжение с натяжной камерой будет обеспечено с помощью железобетонных блоков. В комплект поставки входит дополнительная щитовая оболочка — она будет использована при проходке следующего наклона. А для третьего Мосметрострой уже сам должен будет делать оболочку, пользуясь чертежами, которые предоставляет фирма «Ловат».

— Каковы габариты нового щита и его состав?

— Диаметр его составляет 10,6 м, так как наклон требуется четырехленточный. Длина головной части — 8,78 м. За ней идет одна тележка, предназначенная для размещения всего за-



### АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

щитового оборудования. Она обеспечивает подачу блоков, смазки, на ней вся гидравлика, все маслостанции, кран для подъема блоков со второй тележки. Вторая тележка транспортная. Для снабжения щита блоками она опускается в наклон и подтягивается оттуда с помощью лебедки.

— Что можно сказать о конструктивных особенностях этого ТПК, о принципах его работы?

— Это щит с грунтопригрузом. Порода из забоя забирается с помощью шнека диаметром 910 мм. Туда же подаётся смазывающе-связующее вещество. За щитовой зоной стоит вторая шнек, перемешивающий всю массу. Оттуда она насосом по трубам выталкивается вверх, где масса проходит кондиционирование перед загрузкой в самосвалы.

— Из-за наклона насосы поставлены, наверно, очень мощные?

— Да, вообще там мощности приличные. Во время испытаний комплекса мы не могли одновременно включать все двигатели, так как для этого пришлось бы останавливать все заводские цеха «Ловата». Крутящий момент на роторе — 8000 тонн.

— А какой рабочий орган?

— Там поставлены резы, соответствующие нашим геологическим условиям. Но если пойдёт крепкая порода, то место резов займут шарошки. Причем, переснастку можно производить прямо в тоннеле.

— Для смазки, наверно, предусмотрены особые материалы? Всё-таки, постоянное рабочее положение под углом к горизонту.

— Нет, используется обычная смазка, тот же «Кондат». Но маслостанции и прочие элементы систем выставлены так, чтобы они в наклонном тоннеле стояли ровно. А вообще-то угол их закрепления можно регулировать, уменьшая до нуля, так как щит вполне может работать и в горизонтальном положении.

— А как же тогда быть с рабочими площадками, с лестницами?

— Их, конечно, придется монтировать по-новому. Но это не проблема.

— А что скажете о кабине управления?

— Она, естественно, в наклонном тоннеле будет вертикальной. Причем, её место на первой тележке. Кабина рассчитана как на компьютерное, так и на ручное управление. Все надписи там выполнены на русском языке. Аппаратура позволяет чётко отслеживать все процессы: как ротор крутит-



Когда щит войдет в наклон, все площадки станут горизонтальными.

ся, как шнек подаёт массу, в каком положении щит, какие нагрузки на двигателях, как подаются смазка и бетон. Тут интересно отметить, что бетон подается не через блоки, а поверх блоков — за щитовую оболочку. И для этого в ней сделано 8 продольных каналов. Вытекает бетону назад не даёт щёточное уплотнение.

— Предусмотрены ли кессонные работы?

— В полном смысле слова — нет. При грунтопригрузе бентонит не требуется. В призабойной камере нормальное давление, и просто бывают выходы в нее для очистки, для ремонта.

— А камнедробилка есть?

— Да, конечно.

— Какие геологические условия ожидают щит на наклоне «Марьяна Роцца»?

— Метрогипротранс предоставил проектировщикам фирмы «Ловат» соответствующую информацию. Щит должен будет пройти через обычный московский подземный «пирог», включающий и глыбун. Но мы на этот раз обойдемся без замораживания грунтов.

— Какая, кстати, длина будущего наклона?

— Около 110 метров. Но ожидаемые трудности связаны не с этим. Главная проблема состоит в том, что строить будем в центральной части города, где не так просто обеспечить проходку необходимыми мощностями. Поэтому мы совместно разработали и заказали автономные дизель-генераторы, работающие на солярке. Всего их четыре, в том числе один — запасной. Они оснащены газоанализаторами, так что выхлопы не станут отравлять атмосферу в центре Москвы.

— Есть ли у щита какие-нибудь конструктивные ограничения по углублению в недра?

— Теоретически нет, но он остановится, дойдя до коренных твёрдых пород.

— Сколько времени ушло на его проектирование и изготовление?

— Считайте сами — контракт был подписан, кажется, в мае 2006 года. И вот уже состоялась приёмка. Между прочим, первоначальный срок её приходился на сентябрь. Но к тому времени ещё не был готов основной подшипник.

— Вам раньше уже приходилось бывать в Канаде?

— Да. Первая поездка на фирму «Ловат» пришлась на конец 80-х годов. Мы были тогда с Владимиром Алексеевичем Дроновым. Состоялась еще поездка с Борисом Ивановичем Яцковым и с Георгием Васильевичем Макаревичем. Потом в мае 1995 года мы принимали первый «Ловат». Могу сказать, что с тех пор фирма заметно изменилась. Добавились новые цеха. У «Ловата» много заказов, и он уже подбирает партнёров для быстрого их исполнения. Для наклонного щита, например, гидравлику делали немцы, немецкая же фирма «Корфман» — вентиляцию, формы для блоков обделки — французы. Главный подшипник, кажется, американского производства...

— В чём заключалась приемка нового «Ловата». Сколько дней лично вы ходили там в рабочем комбинезоне?

— На этот раз из Москвы в Торонто прилетели пять человек: Константин Константинович Сычёв из Росгортехнадзора и четверо метростроевцев.

## Хорошая весть со съезда маркшейдеров

В Москве на базе МИИГАиКа прошёл VIII съезд маркшейдеров России, собравший более двухсот делегатов со всей страны. В программу работы съезда этой, созданной 12 лет назад, общественной организации входили: отчет Центрального совета, научно-практическая конференция «Новые технологии в маркшейдерско-геодезическом обеспечении горных работ», техническая экскурсия в Звёздный городок. Завершил съезд выборы новых руководящих органов Союза маркшейдеров. Делегаты проголосовали за включение в Центральный совет 15 ведущих специалистов. Они представляют такие значительные ведомства, организации и фирмы, как, например, Минтопэнерго РФ, Минэнерго РФ, Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору, ОАО «Газпром», АК «Алроса», ОАО «Кузбассразрезуголь», ОАО «Юганскнефтегаз». Есть в совете и научные работники, и преподаватели крупнейших профильных вузов. От большого отряда маркшейдеров метростроения и вообще тоннелестроения в совет избран главный маркшейдер Мосметростроя Евгений Алексеевич Семёнов.



Главный маркшейдер Мосметростроя Е. А. Семёнов.

Своей профессии, такой важной для покорения подземных пространств, Евгений Алексеевич посвятил уже более 30 лет. В 1976 году он закончил учёбу в Нижнее-Тагильском горно-металлургическом техникуме. С дипломом горного техника-маркшейдера отправился строить Богучанский ГЭС на Ангаре. Три года спустя по комсомольской путёвке приехал в Москву, на Мосметрострой. Стал членом коллектива СМУ-2, приступившего тогда, в 1979 году, к строительству «Кантемировской».

На первых порах Евгений Семёнов был маркшейдерским рабочим, потом трудился смены маркшейдером и постепенно поднимался по служебной лестнице. В 1996 году его назначили главным маркшейдером СМУ-2. С июля 2000 года Евгений Алексеевич Семёнов — главный маркшейдер ОАО «Мосметрострой».

Юрий КАМЫШИН.

### ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

## Подарите ветеранам внимание

Многим ветеранам приходится сейчас переживать трудное время. Все чаще уходят из жизни близкие люди. В этом году потеряли мы хорошего человека, председателя совета ветеранов Валентину Васильевну Шульгину, это для нас невосполнимая утрата. Очереди в поликлиниках, дорогие лекарства, продукты, все больше приходится платить за квартиру.. И это совсем не радует.

Вот в такой ситуации важно для пожилых людей внимание — с прежней работы, со стороны совета ветеранов, газеты «Метростроевец», родственников, детей... В последние годы я внимательно читаю и даже подписываю газету «ЗОЖ» (Здоровый образ жизни). В ней много советов о том, как лечить болезни, как выжить в это трудное время. Если вы выпишите её своим близким пожилым людям, «ЗОЖ» станет для них хорошим подарком, настольной газетой, как у меня. И это как раз и будет проявлением внимания к ветерану. Вестник «ЗОЖ» можно найти в Каталоге российской прессы «Почта России», индекс 99607, стоимость на полгода — 100 рублей.

Своим коллегам-метростроевцам желаю крепкого здоровья, счастья, душевной стойкости, всегда быть оптимистами, вести здоровый образ жизни, чтобы достойно пережить трудные времена.

Владимир СОЛОВЬЕВ,  
ветеран Метростроя.



Они вели приемку «Ловата».

Беседу вёл  
Юрий ПЕТРУНИН.



Перед машиной  
храбриться нечего,  
Следи за безопасностью  
труда человеческого.

Владимир МАЯКОВСКИЙ.

# № 112

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

## Итоги работы по охране труда

Подведены итоги работы ОАО «Мосметрострой» и его структурных подразделений по охране труда за 10 месяцев текущего года.

За этот период на объектах допущен 31 несчастный случай с временной потерей трудоспособности. Несмотря на рост суммарного количества работающих, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года коэффициенты частоты и тяжести травматизма снижены соответственно на 28,2 и 16,2 процента.

Больше всего травм произошло на объектах СМУ-3 (5 случаев). Коэффициент частоты травматизма в целом по Метрострою равен 3,0, а в СМУ-3 он составил 20,8, в СМУ-10 возрос до 13,6, в СМУ-11 — до 11,8.

При подведении итогов отмечено, что без несчастных случаев проработали коллективы 12 организаций. В их числе — СМУ-6, СМУ-9, УСР, РСУ, КСУМ, заводы ЖБК в Очакове и Черкизове.

## Второй этап смотра-конкурса

Завершается второй этап проводимого с 2004 года общеметростроевского смотра-конкурса на лучшую бригаду по охране труда и производственному быту.

Руководители всех организаций до 25 января должны представить в центральную комиссию, председателем которой является главный инженер ОАО «Мосметрострой» Б.И. Яцков, итоговые материалы по трём номинациям, определенным действующим Положением.

По согласованию с Теркомом отраслевого профсоюза победители смотра-конкурса будут названы в начале будущего года.

## Международная выставка

С 4 по 7 декабря в павильоне № 57 Всероссийского выставочного цен-

тра пройдет XI Международная специализированная выставка «Безопасность и охрана труда». Её организаторы: Министерство здравоохранения и социального развития, Ассоциация разработчиков, изготовителей и поставщиков средств индивидуальной защиты.

В рамках выставки будет организована научно-практическая конференция, а также фестиваль фильмов по проблемам охраны труда. Вход бесплатный.

## День техники безопасности

Очередной День техники безопасности на строящихся объектах и предприятиях собственной производственной базы ОАО «Мосметрострой» будет проведен во вторник, 11 декабря.



Фото А. ПОГОВА

Участок Серебряноборского тоннеля перед близкой уже сдачей в эксплуатацию.

## ВОПРОС – ОТВЕТ

### Какие произошли изменения?

Прошу рассказать о принципиальных изменениях, которые произошли в управлении охраной труда после принятия обновленного Трудового кодекса РФ.

Эти изменения очень серьезны. Прежде всего, следует отметить, что ликвидирована административная вертикаль управления охраной труда, при которой правовые акты Министерства труда, обязательные к исполнению, направлялись в отраслевые министерства, которые имели структурные подразделения, ведавшие вопросами охраны труда. Те, в свою очередь, направляли эти документы, после конкретизации их применительно к отрасли, на подведомственные предприятия.

Ныне вместо соподчиненности административно-командного типа формируется управление на базе соподчинения законов по цепочке: Конституция Российской Федерации — федеральные законы, постановления Правительства РФ — законы субъектов Федерации — нормативно-правовые акты органов местного самоуправления — локальные правовые акты организаций.

Важнейшим новшеством является то, что обязанности по обеспечению безопасных условий и охраны труда в настоящее время возложены непосредственно на работодателя, в то время как в административно-командной экономике они возлагались на администрацию.

Ф. ЛЮКСИН.

### Хочу полететь к сыну...

Во время новогодних праздников хочу полететь к сыну, чтобы пообщаться с внуками, да боюсь, укачает в самолете. Посоветуйте, пожалуйста, мне что-нибудь.

В. КАТИНА.

Чтобы предстоящий полет не принес неприятных ощущений, советуем всем авиапассажирам придерживаться следующих основных правил.

\* Не сидите долго в одной позе, не кладите ногу на ногу. Каждые 60–90 минут вставайте и ходите по салону.

\* Пейте в основном воду и сок, ограничьте прием алкоголя и кофеина. Избегайте курения — никотин негативно влияет на свертываемость крови. Ешьте только легкую пищу.

\* В полет надевайте просторную одежду из натуральных тканей. Не носите узкую обувь. Если без модельных туфель обойтись нельзя, усевшись в кресло, их лучше снять. Время от времени делайте элементарные упражнения: вращайте ступнями сначала в одну, затем в другую сторону, вытягивайте носки; хорошенько потянитесь, а чтобы размять затекшие руки, сожмите кулаки и подержите их в напряжении несколько секунд. Расслабьтесь, выдохните.

\* За 2–3 часа до полета примите 75–100 миллиграммов аспирина (1/6–1/5 обычной таблетки) — это лекарство препятствует образованию тромбов.

\* Если укачивает во время полета, противопоказано читать или смотреть в иллюминатор. Лучше воспользоваться специальными средствами против укачивания — их продают в аптеках без рецептов. Совет: подобными лекарствами надо запастись заранее, так как в аптечных киосках в аэропорту их часто не бывает. Не стоит забывать и о препаратах, которые нужно принимать регулярно. На всякий случай желательно взять их с собой в самолет.

Разница во времени, с которой сталкиваются многие путешественники самолетами и пересекающие несколько часовых поясов, серьезно сказывается на самочувствии. Особенно трудно бывает приспособиться тем, кто привык вставать в одно и то же время и придерживаться четкого режима дня. Причем перелеты на Восток переносятся тяжелее, чем на Запад. В результате сбоя биологических часов проявляются такие симптомы, как бессонница, беспокойный сон, усталость днем, вялость, а также проблемы с пищеварением. Об этом необходимо помнить еще во время планирования своего путешествия.

## С УЛЫБКОЙ

### Конфликтная ситуация

Иностранная делегация обходит участок строительства подземного объекта. В стороне от неё горный мастер и сварщик ругаются, никого не замечая. Иностранцы просят перевести разговор. Переводчик сначала мнетя, а потом объясняет:

— Мастер предлагает рабочему переделать изготовленную им конструкцию, мотивируя это тем, что он состоит в интимных отношениях с его матерью. Однако рабочий отказывается её переделывать, мотивируя это тем, что он находится в таких же интимных отношениях не только с матерью этого мастера, но так же и с начальником участка и даже с самой конструкцией.

### Травма

В больницу привозят мужчину с травмой головы. Сестра поспешно заполняет карту и спрашивает:

— Женат?

— Не, это я под машину попал.



Рисунок В. Ашманова

### Что наша жизнь? Игра!

Эти вопросы в свое время были заданы знатокам в телепередаче «Что? Где? Когда?» А как бы на них ответили вы?

1. Все знают это крылатое выражение. Однако на самом деле оно представляет лишь первую часть классического латинского изречения, которое заканчивается словами «редкая удача». А как оно звучит полностью?

(*je ne salue que la fin de la vie*)

2. В 1544 году в Падуе, наконец-то, открылся этот театр со всеевропейской славой. Построен он был в форме овального помещения с несколькими ярусами для зрителей. Хотя любопытные зрители охотно посещали его, ни один из корифеев европейской сцены не стремился на его подмостки — скорее наоборот. Почему?

(*Il est impossible d'être au centre*)

3. У гитары этого целых шесть, у домры всего пять, а у арфы только четыре. О чем речь?

(*Речь идет о гитаре, домре и арфе*)

### Уважаемые читатели!

Хотите ознакомиться с требованиями действующих нормативных документов по охране труда и даже скачать необходимые материалы для практического использования? Зайдите на сайт [www.niit.ru](http://www.niit.ru) — здесь вы найдёте много полезной информации.

## Помоги себе сам

Лучший способ избежать похмелья после праздника — это не переусердствовать в процессе самого питья. Правила тут очень простые, проверенные временем и практикой застолья разных народов:

1. Градусы повышать следует от вина к более крепким напиткам;

2. Крепкий алкоголь хорошенько закусывать;

3. Не увлекаться коктейлями и не смешивать напитки;

4. В течение застолья пить напитки, изготовленные только из одного сырья. Например, из винограда — вино и коньяк, или из зерна — пиво, водку, виски;

5. Крепленые и десертные вина употреблять в небольших количествах, так как содержащийся в них сахар может только усугубить последующие утренние проблемы.

6. Если вы уверены, что отвертеться от обильных возлияний не удастся, перед тем, как сесть за стол, съешьте кусочек сала или сливочного масла. Слой

жира на стенках желудка не даст алкоголю усвоиться слишком быстро. Постараться смягчить последствия неминуемого послепраздничного похмелья можно, приняв перед этим несколько таблеток активированного угля.

Если же, несмотря на наши советы, проснувшись поутру, вы не в состоянии оторвать голову от подушки, самое время вспомнить о растворимых в воде шипучих таблетках от головной боли или выпить стакан холодной воды с размешанной в ней половиной чайной ложки нашатырного спирта или 20 каплями настойки мяты. Если же и после их приема все равно кажется, что проще лечь и умереть, немедленно переходите к водным процедурам. То есть нашаривайте дрожащей рукой запасенную с вечера бутылку минеральной воды. Ведь в крови циркулирует масса токсинов, еще не переработанных перегруженной алкоголем и едой печенью, и их надо срочно вывести из организма. В таких случаях самое главное — пить много жидкости. Не менее двух литров.

## НАВСТРЕЧУ НОВОМУ ГОДУ

Через какое-то время вы начинаете понимать, на каком свете находитесь. Теперь самым лучшим решением будет отправиться под прохладный, но не ледяной душ. Оказывается, токсины выделяются еще через поры кожи, а прохладная вода кроме того тонизирует сосуды.

Справиться с похмельем поможет также ударная доза витамина С и кислоты, содержащаяся в рассоле. Самый лучший из них — капустный. В огуречном и помидорном вся кислота из уксуса, а витамин практически нет. Искомую дозу витаминов и кислоты можно найти также в кефире, тане, айране, кумысе, катыке и т.п.

После душа у вас должны, наконец, появиться силы дойти до кухни. Теперь можно попробовать съесть что-нибудь посуше. Снять похмельную тошноту и нейтрализовать бушующую в организме «революцию» очень поможет горячий мясной суп. Особенно эффективны вкусные блюда: харчо, лагман, шурпа,

чихиртма и т.п. В любом кавказском ресторанчике в меню вы обязательно найдете «утренний хаш» — густой суп из баранины, который обычно варят всю ночь. Прекрасно подойдет обычный борщ. А если же подобных средств под рукой нет — вот специальное новогоднее «ноу-хау»: разогреть в кастрюльке традиционный холодец — получится как раз густой мясной бульон.

Если после проведенной вами самоотверженной борьбы с похмельем смотреть на окружающий мир станет явно легче, самое время отправиться на свежий воздух. Чем активнее вы при этом двигаетесь, играя в снежки, катаясь на санках и лыжах, тем быстрее бьется сердце, которое прогоняет кровь через почки и печень, выгоняя из организма продукты распада алкоголя и еды.

Ну что, пришли в себя, наконец? Считайте, что еще один урок жизни вам преподала. Оценку себе можете поставить сами.

## Жаркая зима МОНТАЖНИКОВ

Окончание, начало на стр. 1

лочников, так и монтажников. Во всяком случае, на точке «С» перед ними большой оперативный простор.

Как, например, перед бригадой, которой руководит Почетный строитель России Михаил Васильевич Решетников. В его распоряжении автовышка, с помощью которой в тоннеле подвешиваются постоянные светильники. И путь впереди у электриков еще немалый.

Неподалеку от них по стене тянет пожарный трубопровод звено Владимира Андреевича Никулкина. Под его началом наряды с опытными рабочими несколько молодых ребят — таких как приехавший из Чувашии Александр Медведев, как бывший воркутинский шахтер Николай Осауленко, постеснявшийся попасть в кадр, поскольку лишь четыре месяца назад стал метростроителем.

Оба мастера, с которыми в тот день довелось общаться на точке «С», монтажники с большим ста-



Сварщик О.В. Волков, слесарь А.В. Медведев, звеньевой В.А. Никулкин.

Они монтируют клапаны в вентканале. Слева направо: В.И. Кудрявцев, А.В. Пивень, В.Б. Селиханов, А.В. Дубовицкий, В.И. Рябов, К.В. Кириллов.



Электрослесарь А.П. Евреинов, бригадир Е.Н. Катков, сварщик В.Н. Попов.

Воронов так объясняет свой вывод:

—Здесь как бы несколько хозяев, и их требования не всегда совпадают. Некоторые проектные решения

менялись, причем, чуть ли не в последний момент. Было и так, что техдокументация просто опаздывала. Мы теряли время. Вот самый последний случай — только вчера вечером на участок поступил проект пожарного тоннельного водопровода. А это много сотен метров. Правда, мы

Воронов так объясняет свой вывод: —Здесь как бы несколько хозяев, и их требования не всегда совпадают. Некоторые проектные решения



кое-что подготовили заранее, часть кронштейнов поставили, но не исключены переделки.

Наряду с предстоящими испытаниями многочисленных трубопроводов Василий Борисович назвал такое ответственное дело, как наладка больших немецких вентиляторов.

О ней несколько слов сказал бригадир Евгений Николаевич Катков, которого мы уже в обеденный перерыв сфотографировали вместе с его товарищами на красивом фоне не потревоженного Серебряного Бора.

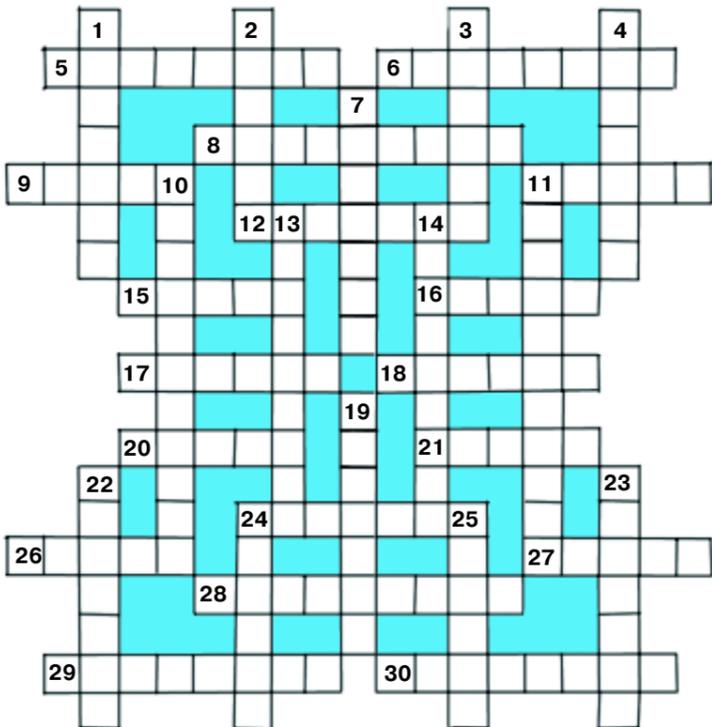
—Мы занимаемся окончательной наладкой немецких вентиляторов.

С такими крупногабаритными изделиями я в своей немалой практике еще не встречался. На будущей неделе ожидается приезд специалистов из Германии. Надеюсь, что заниматься переделками нам не придется.

В том, что декабрь будет жарким, не сомневаются не только сантехники, но и электрики. Обратить внимание на многоярусные и почти пустые пока кронштейны в кабельных коллекторах, можно задуматься, сколько еще барабанов с кабелем предстоит здесь размотать монтажникам...

Юрий ПЕТРУНИН.

## Кроссворд



**По горизонтали:** 5. Старейшина родового общества. 6. Верхняя часть колонны. 8. Десять копеек. 9. Коренной житель самой многолюдной среднеазиатской республики. 11. Круглая, расширяющаяся кверху чашка без ручки. 12. Щебень, на который укладываются шпалы. 15. Человек крепкого телосложения. 16. Тонец, придуманный в ГДР. 17. Брюки, расширяющиеся кверху от колен и заправляемые в сапоги. 18. Бережливый, хозяйственный человек. 20. Шейный шарф, платок. 21. Мелкая промысловая рыба. 24. Станция метро внутри Садового кольца. 26. Узорчатая шелковая ткань, украшенная золотыми, серебряными нитями. 27. Старинная улица Москвы. 28. Вещество, хорошо пропускающее через себя электрический ток. 29. Тонкая металлическая нить для вышивания.

**По вертикали:** 1. Короткоствольная винтовка. 2. Столица Хорватии. 3. Крепёжное приспособление, мешающее болту или гайке смещаться относительно других деталей. 4. Распространенная рабочая профессия. 7. Снасть для ловли хищных рыб. 10. Тайный, беспрошльный провоз товаров через границу. 11. Густое закисшее молоко. 13. Станция, которую СМУ-2 и СМУ-3 закончили строить в 1994 году. 14. Город на Каме. 19. Новый полузащитник «Зенита», названный лучшим футболистом России в 2007 году. 22. Область в европейской части России. 23. Предельные внешние очертания предмета. 24. Настил на полу из узких дощечек, образующих узор. 25. Угол между направлением на север и направлением движения.

Составил М. ПЕТРУНИН.

Ответы на кроссворд, напечатанный 26 октября

**По горизонтали:** 1. «Кузьминки». 5. Бумага. 6. Патока. 9. Курс. 10. Арабеск. 11. Нерв. 15. Мусор. 16. Фрахт. 18. Пряжа. 19. Кузов. 20. Игрек. 24. Нетто. 25. Театр. 26. Кокни. 27. Реп. 28. Абрикос. 31. Ярмо. 34. Ракета. 35. Чеснок. 36. Погребной.

**По вертикали:** 1. Кама. 2. Загар. 3. Ньюанс. 4. Итон. 5. Бирюса. 7. Абельяр. 8. Обрат. 9. Комбайнер. 12. «Владыкино». 13. Арбузов. 14. Аптечка. 16. Фронт. 17. Тагор. 21. Ступор. 22. Ватин. 23. Окорок. 29. Битюг. 30. Океан. 32. Окоп. 33. Зной.

## Кубок завоевала команда СМУ-4

Розыгрыш метростроевского Кубка по мини-футболу, проведенный на стадионе «Спартак-2», уложился в один месяц, но при этом захватил два сезона. Большая часть матчей прошла в условиях довольно теплой осени, заключительные туры состоялись на заснеженном поле, при ошутливой минусовой температуре. Но погода не расхолодила спортсменов. Наоборот, чем ближе Кубок, тем жарче страсти.

### Полуфинал получился зрелищным

19 ноября состоялся матч между командами СМУ-4 и СМУ-13. Обе они уже однажды испытали горечь поражения. Только у монтажников это случилось в третьем туре, а у футболистов СМУ-13 в первом, и поэтому их путь к полуфиналу получился намного сложнее. Уступив на старте тоннельщикам, они потом победили команду КСУМа, того же ТО-6 и даже летних чемпионов из ООО «Тоннель-2001». Предсказать исход такого полуфинала было сложно. Любой из двух коллективов зарекомендовал себя в турнире неплохо, но монтажники выигрывали «на ноль», а их соперники, руководимые Валерием Бадулиным, отличались в послематчевых пенальти.

Первые десять минут игра шла на равных. Потом шанс открыть счет поочередно выпал Андрею Шумяку из команды СМУ-13 и монтажнику Евгению Измайлову. Оба этим шансом не воспользовались. Перед перерывом форварды СМУ-13 еще несколько раз потревожили вратаря команды СМУ-4 Дмитрия Кавешникова, который вообще-то игрок многоплановый.

Во втором тайме, когда наступательный порыв команды СМУ-13 несколько утих, футболисты СМУ-4 как бы обрели второе дыхание. Они организовали несколько опасных атак. Самая резкая из них завершилась сокрушительным и точным ударом Андрея Кленина, с которым вратарь команды СМУ-13 Руслан Ибатуллин не справился. И это был перелом в ходе матча. Подопечные Валерия Бадулина совсем почти сникли, а монтажники, наоборот, вошли во вкус. Их самый результативный форвард Андрей Кудряшов отличился ударом с лёту

забивает второй гол. И команда СМУ-4 выходит в финал, где её уже ждут футболисты Метротоннельгеодезии, не проигравшие ни одного матча.

### И грянул бой...

Снежное покрытие футбольного поля, конечно, затруднило обработку мяча. Но, тем не менее, участники финала — футболисты СМУ-4 и Метротоннельгеодезии — не отказались от длинных пасов и высоких скоростей не сбавили, хотя это и приводило порой к падениям. Короче говоря, не было никаких скидок на зимние условия встречи. А красные футболки геодезистов и зеленые футболики монтажников вообще неплохо смотрелись на белом фоне.

С первого розыгрыша мяча монтажники попытались взять на себя инициативу. Тут надо, наверно, напомнить, что в одном из предварительных туров геодезисты победили команду СМУ-4 и та, конечно, жаждала взять реванш. Тем более, что за этим стояло обладание заветным Кубком. Ну, а геодезисты, совсем недавно доказавшие свое превосходство над нынешним соперником, пусть и с минимальным счетом, не очень-то волновались. Уверенные в своих силах, они не торопились событиями и спокойно отражали стартовый натиск монтажников. На последнем рубеже обороны в те минуты надежно защищал ворота команды Метротоннельгеодезии Тимур Миляков. Он смело работал на выходах, и атаки монтажников захлебывались. Форварды геодезистов в свою очередь создали два опасных момента у ворот команды СМУ-4, охраняемых Дмитрием Кавешниковым. Справившись с ними, Дмитрий сразу выбрасывал

## ФУТБОЛ

вал мяч далеко вперед. На 11-й минуте один из защитников команды СМУ-4 сильно и высоко пробил в сторону чужих ворот. Тимур Милякову не удалось зафиксировать круто спускавшийся мяч, он как-то неловко отбил его, а оказавшийся рядом нападающий СМУ-4 Дмитрий Сазонов не растерялся и открыл счёт.

После перерыва (он был из-за холода недолгим) футболисты Метротоннельгеодезии совершили несколько серьезных попыток исправить положение. И Дмитрию Кавешникову пришлось продемонстрировать всё свое мастерство. Ответные выпадки уверенно, до поры до времени, парировал Тимур Миляков. Игра была динамичной, захватывала всё поле. Несколько раз в обе стороны пробивались штрафные и угловые удары. А результата всё не было. И, наконец, случилось то, что по сути определило исход матча...

Очень активно проводивший игру форвард команды СМУ-4 Андрей Кудряшов после небольшого отдыха вернулся на поле (замен можно делать сколько угодно) и, стремясь удержать мяч, вылетавший в аут, на лету перенаправил его в сторону чужих ворот. А Тимур Миляков не угадал траекторию полета, слишком далеко выдвинулся вперед и уже не имел никакой возможности предотвратить второй гол.

Шла 38-я минута. Реальных шансов спасти игру у геодезистов не было. Их сил хватило лишь на то, чтобы в добавленное время забить гол престижа. Его в свой актив записал Александр Куртиков. И гол, кстати сказать, был игровой, красивый. Но его одного не хватало для исправления ситуации. Команда СМУ-4 со счетом 2:1 победила своих сильных соперников из Метротоннельгеодезии и по праву стала обладателем Кубка Мосметростроя по футболу.

Теперь ей предстоит матч с летними чемпионами, футболистами ООО «Тоннель-2001». Его победитель получит Суперкубок.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.

## На зимние каникулы — в «Юный метростровец»

С 27 декабря по 9 января ребят от 6 до 15 лет ждет увлекательный отдых в оздоровительном лагере «Юный метростровец»: встреча Нового года с Дедом Морозом и Снегурочкой, Рождественские гуляния, театральное представление артистов Москоцарта, дискотеки... Кроме того, можно будет плавать в бассейне, заниматься в тренажерном зале, стрелять в тире, бегать на лыжах в красивейшем лесу, чему-то полезному научиться в кружках, взять книгу в библиотеке и сделать многое другое

Стоимость путевки на 14 дней — 8400 рублей, для детей метростроителей — 840 рублей.

Место отправления и прибытия детей в Москву по адресу: Костомаровский переулок, дом 3, Дворец культуры Метростроя.



Справки можно получить по следующим телефонам: 8(495)783-59-18, доб. 563 — Пасторова Валентина Алексеевна; 8(48432)22-550, 8-906-641-38-04 — Робенкова Людмила Владимировна; 8(48432)22-505, 8906-717-77-39 — Аксенич Ольга Николаевна.

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 ГУП «ИПК «Московская правда»  
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 27.11.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2533

Заказ № 814